ALBERT KAMMERER

LA MER ROUGE
L'ABYSSINIE ET L'ARABIE
DEPUIS L'ANTIQUITÉ

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

Introduction par M. G. HANOTAUX, de l'Académie française

TOME DEUXIÈME

LES GUERRES DU POIVRE

LES PORTUGAIS DANS L'OCÉAN INDIEN
ET LA MER ROUGE AU XVIe SIÈCLE

HISTOIRE DE LA CARTOGRAPHIE ORIENTALE

★

OUVRAGE PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES
DE SA MAJESTÉ FOUAD Ier, ROI D'ÉGYPTE

Fol 99

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE D'ÉGYPTE
LE CAIRE MCMXXXV

BIBLIOTHEQUE SCIENCES PO
1 453 530

2798

MÉMOIRES

DE LA

SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE

D'ÉGYPTE

TOME XVI

DU MÊME AUTEUR :

LA FONCTION PUBLIQUE EN ALLEMAGNE. Paris, Rousseau, 1898. Ouvrage couronné par la Faculté de Droit de Paris, *Médaille d'Or des Thèses de Doctorat 1899*. Épuisé.

A CHYPRE, L'ILE D'APHRODITE, Mélanges d'histoire et de voyages. Paris, Hachette, 1925. Ouvrage couronné par la Société de Géographie de Paris, *Prix Louise Bourbonnaux 1926*. Épuisé.

ESSAI SUR L'HISTOIRE ANTIQUE D'ABYSSINIE, Le royaume d'Aksum et ses voisins d'Arabie et de Méroé, avec 45 planches hors texte et 4 cartes. Paris, Geuthner, 1926. Ouvrage couronné par l'Institut de France (Académie des Inscriptions), *Prix Saintour 1927*.

PÉTRA ET LA NABATÈNE, L'Arabie Pétrée et les Arabes du Nord dans leurs rapports avec la Syrie et la Palestine jusqu'à l'Islam. Un vol. de texte avec 4 cartes en couleur, 7 planches hors texte, 74 figures, 630 pages et un index alphabétique de 2500 noms propres; et un album de 152 planches, au total 263 illustrations. Paris, Geuthner, 1929.

LA MER ROUGE, L'ABYSSINIE ET L'ARABIE DEPUIS L'ANTIQUITÉ, Essai d'histoire et de géographie historique, édité sous le Haut Patronage de S. M. le Roi Fouad Ier, par la Société Royale de Géographie d'Égypte. Tome I : **Les Pays de la Mer Érythrée jusqu'à la fin du moyen âge.** Un volume de 452 pages, orné de 115 planches hors texte, dont 7 en couleurs, et de 41 gravures dans le texte. Le Caire 1929. Ouvrage couronné par l'Académie française en 1932.

EN PRÉPARATION :

L'ABYSSINIE ET LES PAYS DE LA MER ROUGE DE 1530 AU DÉBUT DU XIXe SIÈCLE, environ 500 pages de texte, avec 150 planches au moins, dont 10 grandes cartes fac-similé en couleurs, et 80 figures. Pour paraître en 1936.

a mes jeunes camarades de l'école des Sciences Politiques
en souvenir de la promotion 1897

A. Lallemand
ambassadeur de France
juin 1936.

MÉMOIRES

DE LA

SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE D'ÉGYPTE

PUBLIÉS SOUS LES AUSPICES

DE

SA MAJESTÉ FOUAD Ier, ROI D'ÉGYPTE

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

TOME XVI

Fol 99

IMPRIMÉ PAR L'IMPRIMERIE
DE L'INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE
POUR LA SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE D'ÉGYPTE
LE CAIRE

MCMXXXV

LA

MER ROUGE

L'ABYSSINIE ET L'ARABIE

DEPUIS L'ANTIQUITÉ

ESSAI D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE HISTORIQUE

PAR

M. ALBERT KAMMERER

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

TOME II

LES GUERRES DU POIVRE

LES PORTUGAIS DANS L'OCÉAN INDIEN
ET LA MER ROUGE AU XVIE SIÈCLE

HISTOIRE DE LA CARTOGRAPHIE ORIENTALE

OUVRAGE ORNÉ DE 169 PLANCHES DONT 15 EN COULEURS, PARMI LESQUELLES
13 GRANDS PORTULANS EN FAC-SIMILÉ, AINSI QUE DE 95 GRAVURES DANS LE TEXTE
ET UNE GRANDE CARTE DE GÉOGRAPHIE MODERNE EN COULEURS

À

SA MAJESTÉ FOUAD Ier

ROI D'ÉGYPTE

MEMBRE DE L'ACADÉMIE DES INSCRIPTIONS ET BELLES-LETTRES

EN HOMMAGE

DE TRÈS RESPECTUEUSE GRATITUDE

POUR L'AUGUSTE PATRONAGE

QU'ELLE A DAIGNÉ ACCORDER À CETTE ÉTUDE

D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE HISTORIQUE

AVANT-PROPOS.

L'ouvrage que je soumets aujourd'hui à mes lecteurs n'est pas uniquement la suite de celui qui a paru en 1929 sous le titre *Les pays de la mer Érythrée jusqu'à la fin du moyen âge*. Il constitue un ouvrage indépendant rédigé de manière à être lu sans qu'il soit besoin du précédent. Couvrant une période dont la caractéristique est nouvelle, il comprend en réalité deux études distinctes intimement liées. L'une est l'histoire d'une certaine région du globe à une époque capitale de son évolution. L'autre est l'histoire de la géographie de cette même région et celle de sa découverte scientifique. Cette dernière étude, pour des raisons que mon exposé justifiera, a dû prendre une extension territoriale que je n'avais pas prévue d'abord et dépasser le cadre de la partie du globe étudiée au point de vue purement historique de manière à comprendre la découverte des contours de l'Afrique et de l'océan Indien.

Dans *Les Guerres du Poivre; Les Portugais dans la mer Rouge et en Abyssinie,* mes premiers chapitres reprennent l'histoire de chacun des pays bordant l'Érythrée (Abyssinie et Arabie en y comprenant le Hedjaz, l'Yémen, l'Hadramaout et l'Oman, ainsi que la mer Rouge proprement dite) à l'époque même où cette histoire s'arrête au tome Ier, soit dans les dernières années du XVe siècle; cette date n'était pas seulement une coupure nécessitée par la dimension matérielle de mon travail; elle s'imposait comme marquant la fin du

moyen âge abyssin, c'est-à-dire aussi la fin de l'isolement complet des pays de la mer Rouge, que j'avais montrés réduits à vivre sur eux-mêmes et rien que sur eux-mêmes.

Le fait nouveau du XVIe siècle, c'est qu'il débute avec les grandes découvertes dans l'océan Indien; et pour cette partie du monde les grandes découvertes sont uniquement le fait du Portugal. Ainsi s'introduit le Portugal dans mon ouvrage. Les Portugais, les premiers, surent contourner l'Afrique australe par le cap de Bonne-Espérance et poursuivre leurs explorations non seulement vers l'Est jusqu'aux mers de Chine et du Japon, mais encore le long de la côte orientale de l'Afrique vers le Nord jusqu'à Suez, menaçant ainsi le cœur de la puissance égyptienne. Vasco de GAMA, en déchirant le mystère de la route des Indes, transporta entre le Bab el-Mandeb et Calicut la lutte pour les épices qui sert de thème au tome Ier et dont le théâtre était jusque-là Alexandrie, l'emporium des denrées coloniales. L'intrépide navigateur saisit au collet le commerce arabe vers ses deux sources. Il réduisit jusqu'à sa destruction la navigation commerciale arabe tant en mer Rouge qu'au golfe Persique en lui fermant ses deux voies de pénétration, l'isthme de Suez et l'Euphrate. Alep se vit ruinée en même temps et pour les mêmes raisons qu'Alexandrie. Ainsi en peu d'années fut transféré de force à Lisbonne le marché du poivre. Désormais les Vénitiens eux-mêmes, dont ce trafic était le plus fructueux monopole en Méditerranée, durent aller acheter la denrée si recherchée dans la mer Vermeille. La route nouvelle, infiniment plus longue et plus coûteuse que l'ancienne, put quand même laisser de grands profits grâce à la mise en œuvre de méthodes d'exploitation originales. Y réussir était le fruit d'une longue patience et d'une volonté

invariablement tendue. Il y fallut l'énergique intelligence de ce grand précurseur que fut Don Enrique, Infant du Portugal. Et la condition préalable fut l'invention de procédés cosmographiques inédits pour localiser les pays découverts, relever leurs positions astronomiques et savoir en retrouver le chemin, ainsi que la mise en usage de méthodes astronomiques applicables à des constellations jusque-là inconnues peuplant des cieux nouveaux où manquait le guide habituel d'autrefois, l'étoile polaire; enfin l'établissement dans le secret de cartes marines et portulans figurant les contours du globe. Il fallut aussi régler au préalable le partage des régions inventoriées entre les couronnes rivales d'Espagne et de Portugal, toutes deux âprement engagées dans le concours maritime. Ce fut l'œuvre du traité de Tordesillas (1494). Il fallut enfin l'audace et la témérité des grands explorateurs, des héros de la découverte, des conquistadors, les Barthélemy Diaz, les Vasco de Gama, les Cabral, les d'Almeida, les Tristan da Cunha, les d'Albuquerque, les Lopo Soarès, les Lopez de Sequeira et tant d'autres. Avec des moyens infimes, des nefs de cent tonnes capables à peine d'affronter les océans, des ressources financières mesquines et un personnel de quelques milliers d'hommes à tout faire, prêts à vivre en mer pendant des mois de lard pourri et d'eau croupie, animés d'un esprit d'aventure qui confond l'entendement, ces chefs aux âmes d'airain conquirent les places les mieux gardées de l'océan Indien et les entrepôts les plus fameux des anciens rajahs de l'Inde et des navigateurs arabes, malais ou chinois. Ils s'installèrent à Mozambique, Mélinde, Socotora, Calicut, Goa, Diu, Ormuz et Mascate. Ils fondèrent des forteresses dont les ruines ponctuent le monde oriental dans toutes les escales obligées de l'Afrique, de l'Oman, du golfe Persique et des

îles Bahrein. Ils ont attaqué à maintes reprises Aden l'imprenable, canonné et occupé les havres de la mer Érythrée, Berbera, Zeyla, l'île de Kamaran, Massaouah, Suakim, insulté l'islam jusqu'à Suez même et rapporté une moisson presque incroyable de renseignements géographiques et hydrographiques sur la mer Rouge, où ils furent incontestablement les premiers Occidentaux à naviguer et pratiquer l'exploration scientifique. Tous ces travaux, tous ces efforts avaient en vue le commerce des épices, et il n'est pas exagéré de dire que le poivre a fait couler des flots de sang. Toutes ces guerres avaient pour théâtre d'opération ou de départ l'empire portugais de l'Inde. Les campagnes navales s'étendirent jusqu'à Malacca, conquise en 1511, et dans les vingt ans qui suivirent jusqu'aux îles de la Sonde, jusqu'à la Chine, jusqu'au Japon. La possession de ces ports fameux, acquis par les exploits les plus osés et grâce à la supériorité des armes à feu, a mis entre des mains portugaises toutes les denrées coloniales, la noix muscade, le fameux clou de girofle, la cannelle et le poivre; elle leur a donné les produits de luxe les plus recherchés, l'ambre de mer, l'aloès, les soieries de la Chine, les étoffes de l'Inde, les cachemirs, les cachats, les broderies; elle les a rendus maîtres des pêcheries de perles, Bahrein et Dahlac, et du marché des pierres précieuses, Ceylan. Ces conquêtes faites au moyen du canon et, il faut le dire, par des corsaires et des pirates, ont, avec un éclat de tonnerre, sonné le glas des profits de Venise et marqué les défaites du Lion de saint Marc sur les mers et en Égypte au moment même où commence la lutte inexpiable de la Seigneurie contre les Osmanlis. Ces événements frappèrent l'Europe d'émerveillement; ils eurent des répercussions immédiates et profondes dans l'histoire de chacun des pays touchés

économiquement par cette révolution : ils causèrent même le renversement d'alliances politiques dans la Méditerranée en rapprochant Venise de l'Égypte. Ces répercussions prolongées et multiples se firent sentir jusqu'au fond de l'Arabie, où les chameliers, ces rouliers du désert, virent leurs transports réduits. L'Égypte d'abord s'est émue, malgré son incurie proverbiale, de l'anéantissement du marché d'Alexandrie où, dès 1502, la terreur inspirée par les caravelles d'Alvarez Cabral dans l'océan Indien rendit les épices introuvables. Lents à se mettre en action, les sultans mameluks sont excités par les envoyés des Doges, inquiets pour leurs profits. Ils sont en même temps l'objet des supplications des princes musulmans de l'Inde impatients d'écarter le joug lusitanien. El-Ghouri, dont les années sont d'ores et déjà comptées, sent son intérêt s'éveiller pour la mer Rouge, jusque-là dédaignée sauf en ce qui touche le pèlerinage des Lieux Saints. Il comprend trop tard l'importance de la route maritime des Indes, de la voie de pénétration des épices. L'arrivée de Vasco de Gama à Calicut est de 1498. Dès 1500 la course des vaisseaux portugais au Bab el-Mandeb commence. La première croisière du grand d'Albuquerque pour fermer le golfe d'Aden est de 1507. La première réaction des Égyptiens, marquée par l'expédition maritime de Mir Hussein contre Diu et la double bataille navale devant ce port, est de l'année suivante 1508. Les Portugais ripostent aussitôt. L'année 1513 voit la tentative d'escalade d'Aden par d'Albuquerque et sa première croisière à l'intérieur de la mer Rouge, qui le mène à occuper l'île de Kamaran et à paraître devant Massaouah.

Les mêmes événements contraignent la dynastie mameluk du Caire à vouloir tenir en mains toutes les clefs de la mer Rouge et

à rendre plus rigoureuse sa politique au Hedjaz. Déjà les Sultans ont des pachas à Djeddah. Le grand port des pèlerins va devenir désormais leur première base navale avancée vers les Indes, tandis que Suez, jusque-là sans protection, sera un arsenal où nous verrons équiper des escadres musulmanes. L'Égyptien transformé en portier des Lieux Saints de l'Islam, réduit l'indépendance des Grands Chérifs de la Mecque, dont la vassalité est effective au point qu'ils doivent demander leur confirmation au maître du Nil et lui envoyer leurs enfants en otage, attendant humblement d'être maintenus en fonctions ou déposés. Détenant l'autorité suprême au Hedjaz, les Sultans d'Égypte sentent le besoin d'occuper des bases encore plus proches des Indes et notamment Aden. Ainsi cette même année 1513 voit une double tentative, également infructueuse, des Portugais et des Égyptiens pour s'en emparer. Mais le pacha égyptien Mir Hussein réussit quand même à prendre pied au sud de la mer Rouge. Profitant des dissensions intestines des Princes de l'Yémen de la famille Tahir, il s'empare de tout leur pays. Ses pachas le conquièrent jusqu'aux sommets montagneux de Sanaâ. Cette conquête a lieu *in extremis*, car au moment même où le dernier prince tahiride tombe sous les coups du pacha égyptien, le dernier sultan d'Égypte tombe sous les coups du sultan ottoman. C'est la même semaine qu'à 2000 kilomètres de distance le dernier Tahir, Malik ez-Zafer et le dernier mameluk, Touman Bey, sont mis à mort (7 et 13 avril 1517).

Sélim Ier, installé au Caire et devenu Khalife, comprit aussitôt la nécessité de reprendre à son compte l'effort égyptien tardif au sud de la mer Rouge et c'est pour disputer aux Portugais le commerce des épices que nous le verrons à son tour envoyer ses pachas

jusqu'au Bab, recommencer inlassablement des campagnes en Yémen et intriguer avec les princes musulmans de Cambaya et du Coromandel. Quarante ans plus tard, l'Ottoman essaiera même de prendre pied sur la côte africaine de la mer Rouge. Pour trois siècles il s'installera à Suakim et Massaouah et plusieurs fois au XVIe siècle ses colonnes infernales pénétreront au centre du haut plateau abyssin pour réduire l'empire du Prêtre-Jean. Ses échecs répétés sur ce terrain difficile et trop éloigné ne l'empêchent pas en définitive de contrôler intégralement les escales des deux côtes de la mer Rouge, y compris Aden et tout l'Yémen. Il en rend ainsi l'abord quasi inaccessible aux Portugais, sans pouvoir toutefois récupérer le commerce des épices définitivement confisqué par eux. Mais il assure tout au moins la sécurité de l'Égypte, sans empêcher certaines démonstrations plus insolentes que dangereuses comme le raid de Don Estevan de Gama, un fils du grand Vasco, venu de l'Inde jusqu'à Suez pour y canonner la tour de garde ottomane au fond du golfe (1541).

Sur l'Abyssinie elle-même, la réaction de la découverte portugaise se fait sentir aussi comme un hasard heureux. Le pays du Prêtre-Jean, menacé par les invasions des païens Gallas et surtout par les incursions des féroces musulmans Adels, voyant la marée montante des forces islamiques battre les contreforts de son haut plateau, cherchait un allié! L'Égypte et l'Islam, ses ennemis héréditaires, pesaient sur le royaume ermite par le besoin qu'il éprouvait périodiquement d'obtenir du patriarche jacobite d'Alexandrie la désignation de l'Abouna, son seul évêque, faute duquel le recrutement du clergé abyssin devenait impossible. Sur qui s'appuyer? C'est le moment où la renommée du Portugal se répandait

comme un éclair, grâce à la terreur provoquée par ses caravelles. La flotte lusitanienne pouvait interdire à l'ennemi les côtes de l'Abyssinie. Celle-ci pouvait donner aux Portugais une base pour appuyer leurs exploits navals. Ainsi l'intrigue se noua. Il en résulta de curieux échanges d'ambassades entre les deux pays. D'Albuquerque dès son arrivée devant le cap Gardafui met à terre des messagers pour le négus (1507). La régente Hélène dépêche aux Indes un envoyé, Mathieu l'Arménien, que d'Albuquerque expédie au roi de Portugal. Le messager séjourne à Lisbonne quelques années et Manuel le Fortuné le renvoie à son maître avec un ambassadeur lusitanien porteur de lettres autographes royales pour son confrère chrétien. Cet envoyé, Galvan, meurt dans la mer Rouge à l'île de Kamaran. Mais son successeur R. de Lima et le chapelain Alvarez pénètrent jusqu'à la cour impériale et y séjournent de 1520 à 1526, presque prisonniers d'ailleurs, rapportant tout de même des missives et des témoignages de bon vouloir du négus envers le Portugal et le Pape. L'empereur d'Abyssinie propose un échange de mariages royaux et engage le souverain du Tage à créer une citadelle à Massaouah. Ses lettres font croire à Rome que le Prêtre-Jean, bien près de sa conversion, se reconnaît d'ores et déjà le vassal du Saint-Siège. Cette période de l'histoire abyssine, pendant laquelle la puissance du négus est à son apogée, se termine brusquement avec le début de la terrible invasion de l'Iman Grange le Gaucher à la tête de ses Adels (1527), invasion à ce point victorieuse qu'en 1540 le négus David mourra quasi abandonné de tous sur le rocher escarpé de Débra Damo, seul refuge qui lui reste au milieu d'un immense territoire occupé. La fin de cette tragique aventure est marquée par la victorieuse expédition de secours en-

voyée par Jean III au négus sous le commandement de Christophore de Gama, un autre fils de Vasco, qui se fait tuer non loin du lac Tsana en 1542, l'année qui vit aussi la défaite et la mort de Grange le Gaucher.

Du côté turc comme du côté portugais, tous ces événements tournent autour des épices. La guerre de course sur mer, les combats navals, la guerre sur terre, les guerres du poivre en un mot, sont occasionnés par les rivalités pour l'entrepôt des précieuses marchandises. Il était donc impossible de raconter ces histoires sans s'étendre sur l'épopée portugaise de l'océan Indien.

Du côté abyssin au contraire, le problème est autre. Il s'agit d'échapper à l'encerclement par l'Islam et de trouver des appuis contre les envahisseurs. Au début du XVIe siècle le problème religieux ne se pose pas encore. Les premiers Portugais venus en Abyssinie poursuivent un but politique, la lutte en commun contre le musulman, et ne songent pas encore à ramener au catholicisme un pays qui s'en est écarté depuis douze cents ans. Mais cette ambition naîtra vite et provoquera dans la seconde moitié du siècle le plus profond fossé entre ces deux pays, avant qu'au XVIIe les Jésuites, aussi entreprenants au spirituel que les guerriers lusitaniens au temporel, eussent réussi à convertir le négus Susnejos, installant à la cour, pour une décade à peine, le catholicisme triomphant qu'une terrible réaction devait emporter aussitôt.

La mer est le lien commun à toutes ces aventures que je raconte. C'est pourquoi j'ai dû consacrer une grande partie de mon livre à la navigation, à l'astronautique, aux routes commerciales et aux ports, ainsi qu'aux citations des plus anciens historiens qui les décrivent.

*
* *

A côté de l'histoire, l'Histoire de la géographie. J'ai exposé au tome Ier les conceptions du monde dans l'antiquité et montré ce que les Grecs et les Arabes ont connu de la configuration des pays érythréens. Dans le présent tome il m'a fallu, par un travail entièrement différent, élargir considérablement le champ des recherches à ce sujet. J'expose comment les Portugais, par les méthodes nouvelles et grâce aux ressources de la science juive, dont s'inspirait la *Junta das mathematicas,* avaient pu faciliter les explorations. Je montre l'importance des cartes et je décris l'institution des grands *padrones* ou modèles cartographiques, des cartes-types sur lesquelles étaient reportées au fur et à mesure les découvertes nouvelles. La rivalité entre Portugais et Espagnols retentit directement sur leur rivalité cartographique.

Il était curieux de démontrer qu'à chaque découverte succédait dans un très court délai, quelquefois l'année même, une carte nouvelle. C'est ainsi que j'ai été amené à étudier en détail les progrès, année par année, de la cartographie du monde oriental. Il m'a fallu pour cela dépasser de beaucoup les limites de mon cadre historique. En effet ce n'est pas en partant du Caire vers le Sud que s'est développé le progrès. Celui-ci a dépendu tout entier de la recherche de la route des Indes par l'Est en partant de l'Atlantique, c'est-à-dire de Lisbonne. C'est la connaissance de l'Afrique Australe qui l'a conditionné. La découverte du Cap a été le coup d'éperon de cette recherche. C'est pourquoi j'ai reproduit les plus anciennes cartes donnant à l'Afrique sa forme en pointe vers le Sud à partir de 1488. Peu à peu les Portugais connaissent toute la côte orien-

tale d'Afrique, puis Calicut aux Indes, sans savoir encore sur la région septentrionale de l'océan Indien plus que n'en savait Ptolémée au second siècle de notre ère. A partir de 1507, d'Albuquerque côtoie l'Hadramaout et à partir de 1513 il pénètre dans la mer Rouge pour en inventorier les côtes. On voit aussitôt la cartographie progresser et des portulans enrichir nos connaissances géographiques de nomenclatures réelles enregistrées sur place. Ces nomenclatures se créent principalement d'après les noms donnés aux accidents géographiques par les découvreurs eux-mêmes. Ainsi les cartes cessent d'être faites par des géographes en chambre appliquant des systèmes théoriques, mais sont dressées par des pilotes d'après les documents qu'ils rapportent de leurs explorations. Elles se multiplient. En même temps les découvertes s'étendent vers l'Est jusqu'à Malacca et c'est toujours plus loin que sont pourchassées les bienheureuses épices, jusqu'aux Moluques, jusqu'aux Philippines. On les atteint enfin à leur vrai centre de production! En même temps la rivalité hispano-portugaise se traduit par les premiers voyages de circumnavigation du globe. L'Espagne espérait encore supplanter le Portugal dans la conquête du poivre, le battre par des découvertes à l'ouest et imposer à la couronne lusitanienne des limites à ses conquêtes orientales. C'est l'objet du voyage d'exploration du transfuge portugais Magellan en 1519. Dans cette recherche des Moluques l'Espagne fut battue; mais, par des collusions entre cartographes, la rivalité dans la connaissance du monde aboutit d'une manière imprévue à une fusion complète des écoles cartographiques portugaise et espagnole. Telle est la constatation finale de mes recherches. Ces dernières ont mis au jour quelques portulans inconnus des plus intéressants. J'ai reproduit en fac-similé en

couleurs les plus beaux spécimens des portulans portugais, dont beaucoup sont conservés à la Bibliothèque Nationale de Paris. Mon étude des cartes du début du XVIe siècle m'a permis de faire défiler sous les yeux de mes lecteurs presque une carte par année entre 1500 et 1530. Par un classement et une comparaison minutieuses j'ai pu établir la filiation de ces cartes et les étapes du progrès géographique de la connaissance du monde oriental au moment capital de la découverte et spécialement de la connaissance des côtes de l'Arabie et de la mer Rouge à partir de 1507.

A. Kammerer.

LA FLOTTE PORTUGAISE

APPELÉE À FAIRE LA CONQUÊTE DES INDES

VERS 1504.

Ce petit portulan, compris dans l'Atlas dit des Reinel, de la Bibliothèque Nationale de Paris (voir chap. x, § 1), n'est reproduit ici que pour sa beauté. Les miniatures représentent des navires de la flotte de haute mer portugaise, avec, sur toutes leurs voiles, la croix rouge sur fond blanc du blason de l'Infant D. Enrique.

Antérieur d'une dizaine d'années aux autres portulans formant ledit atlas, que l'on croit pouvoir attribuer à l'année 1516, il représente l'archipel des Açores [1]. La grande île au nord-ouest, enluminée d'or sous le nom de *Insula Veridis,* ne désigne pas, comme on le croirait à première vue, les îles du cap Vert, mais une terre au nord de l'Islande, qui ne peut être que le Groenland (Pays-Vert), découvert en 1500 par Corte Real, qui périt au cours d'une nouvelle exploration en 1504.

La même terre, prise pour une île, figure dès cette année 1500, sous le nom d'*Ila Berde,* sur le planisphère de Juan de la Cosa (pl. CXLIV). Elle changea de nom pour prendre celui de Terre de Corte Real, dès la mort de ce dernier en 1504. Ainsi le portulan pourrait être des premières années du XVIe siècle. Cependant, quelques portulans montrent encore l'«Île Verte» jusqu'en 1529.

Le chiffre 360, marqué en travers, en haut et en bas de l'échelle des milles, marque aussi le méridien zéro.

(Cf. J. Denucé, *Les origines de la cartographie portugaise et les cartes des Reinel,* Gand 1908, p. 100 et seq.)

---

[1] Les îles figurées sont celles composant les Açores : *Y.* (Île) *de Samta Mª* (Maria), *Y. de San Miguell, Y. Terceira, Y. de Sam Zorze* (S. Jorge), *O. Pyco* (Pico), *al Fayal, Y. Graciosa, Y. dos froles* (flores), *Docomo* (Corvo).

Frontispice.

LA FLOTTE PORTUGAISE DE L'OCÉAN INDIEN ET DE LA MER ROUGE.

La Flotte portugaise.

(Atlas de portulans portugais attribués aux Reinel père et fils vers 1516 : Biblioth. Nationale de Paris, Géographie, GeDD 683.)

I

PREMIÈRE PARTIE

HISTOIRE

CHAPITRE PREMIER.

LES PORTUGAIS À LA CONQUÊTE DES ÉPICES ET À LA RECHERCHE DU PRÊTRE-JEAN.

---

§ 1. — LA DÉCOUVERTE DU CAP DE BONNE-ESPÉRANCE.

HENRI LE NAVIGATEUR.

La fièvre des voyages au Portugal. — L'esprit de concurrence contre Venise pour la conquête des épices. — Recherche du pays du Prêtre-Jean. — Les premières expéditions maritimes.

Henri le Navigateur († 1460). — L'impulsion donnée aux découvertes par Jean II. — Barthélemy Diaz passe le cap des Tempêtes (1487-1488). — Espoirs que soulève la découverte de l'Afrique australe. — La route des Indes par l'océan Indien paraît libre.

§ 2. — PERO DE COVILHAM EN ABYSSINIE (1487 † APRÈS 1524).

But du voyage. — Son départ avec A. de Paiva. — Origines de Pero de Covilham. — Ses instructions. — Son itinéraire : départ du Caire, embarquement à Suez. — Les Indes : Cananore, Calicut, Goa; la côte d'Afrique, Sofala. — Retour en mer Rouge jusqu'à Tor. — C'est par Zeyla qu'il pénètre en Abyssinie. — Accueil que lui fait le roi Alexandre vers 1470. — Il est empêché de repartir, mais donne de ses nouvelles au Portugal. — Son récit nous est conservé par Alvarez, chapelain de la mission de Lima en Abyssinie (1519-1526).

Les étrangers sont nombreux chez le Prêtre-Jean. — Les aventuriers. — Usage d'interdire le départ des étrangers parvenus jusqu'en Abyssinie.

§ 1. — LA DÉCOUVERTE DU CAP DE BONNE-ESPÉRANCE.

HENRI LE NAVIGATEUR[1].

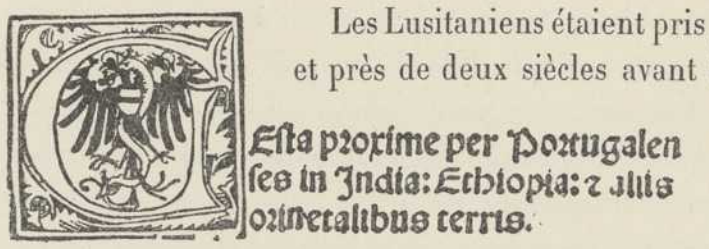


Fig. 1.

Les Lusitaniens étaient pris, depuis le début du XIVe siècle, et près de deux siècles avant la découverte de l'Amérique, de la fièvre des voyages. Ils s'acharnaient d'abord à reconnaître les terres ou les îles situées dans leur rayon immédiat, à l'ouest dans l'Océan, ou au sud en Afrique. Mais ils étaient enflammés aussi de l'espoir de parvenir aux Indes. Ils étaient à l'affût des informations touchant les pays fabuleux ou du moins inconnus, qu'on pensait confiner à ce paradis terrestre, producteur des épices. Ils n'ignoraient pas, grâce aux récits des historiens de la Grèce antique, que les Indes sont loin au sud-est de la Méditerranée et font partie de l'Asie. Ils croyaient, comme l'Europe entière, que l'Abyssinie ou plutôt le pays du Prêtre-Jean participait à ce commerce des denrées coloniales et des aromates. Ainsi, dans leur esprit, se confondait la route des deux pays et, allant à l'aventure, ils les recherchaient tous deux, persuadés que la découverte de l'un amènerait aussitôt celle de l'autre. Ils attachaient la plus grande importance aux renseignements, supposés exacts, qu'ils se procuraient à Venise ou en Égypte, sur l'origine des épices et tout ce qui les concernait. Les pèlerins portugais, revenant des Lieux Saints de Palestine, parlaient du couvent des Abyssins de Jérusalem; et l'intérêt des rois lusitaniens était tenu en éveil par le peu qu'ils apprenaient des quelques ambassades échangées entre l'Europe et le pays du Prêtre-Jean.

Le mobile principal du Portugal était un étroit esprit de jalousie et de concurrence vis-à-vis des républiques italiennes. On a vu, au tome Ier, que Venise, la plus riche d'entre elles, était en possession sans conteste du commerce de la Méditerranée orientale et la mieux installée à Alexandrie, métropole des épices, dont elle avait transporté, si l'on peut dire, la succursale dans ses lagunes. L'Europe entière venait chez Saint-Marc s'approvisionner en produits de l'Inde. Il était

---

[1] A l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. LV à LX, nous avons donné, sur les sources à consulter pour les découvertes portugaises, des indications détaillées auxquelles le lecteur est prié de se reporter. Le complément bibliographique figurera en note au fur et à mesure des besoins.

difficile de supplanter la ville des Doges par une concurrence aux lieux mêmes où elle jouissait d'un crédit séculaire; mais n'existait-il pas d'autres routes pour obtenir les mêmes avantages? Ces Indes, si mal accessibles par la mer Rouge, ne pouvait-on songer à les atteindre en tournant la position des Vénitiens par l'occident et le sud? La géographie des Anciens, seul oracle des voyageurs, ne suppose-t-elle pas le monde tout entier, et par suite l'hémisphère austral, délimité par le fleuve Océan, c'est-à-dire par une mer? L'idée se montra féconde. Le Portugal, regardant hors de la Méditerranée, était bien placé pour un tel périple, et précisément les navires portugais devaient, par une longue patience, après avoir d'abord découvert les archipels de la côte atlantique africaine, arriver les premiers à contourner enfin l'extrémité du continent africain.

Avant 1336, sous Alphonse V de Portugal, les premières navigations aventureuses avaient conduit à la découverte des Canaries, abandonnées plus tard à l'Espagne. Le roi Fernand (1367-1383) favorisait les constructions maritimes. Jean Ier (1385-1433) eut la guerre avec l'Espagne et fit des conquêtes au Maroc. C'est sous son règne que la découverte portugaise prit tout son essor. Le principal initiateur, pour ne pas dire le génie de ces voyages, fut Henri le Navigateur, prince de Portugal, qui fit surgir des flottes magnifiques (pl. I) et dont le portrait figure sur le rétable de Nuño Gonzalvez au palais du patriarche de Lisbonne[1] (pl. II).

L'infant Henri, fils de Jean Ier et de Philippine de Gand, né en 1394, avait été, dès son jeune âge, attiré par l'étude des sciences nautiques et géographiques. Au cours de l'expédition portugaise qui aboutit à la prise de Ceuta en 1415, des Juifs et des Maures du Maroc lui avaient fourni des informations, sans doute assez vagues, sur la conformation des côtes de l'Afrique, et il se prit de passion pour les découvertes géographiques. Nous savons qu'en 1426, son frère aîné Don Pedro lui avait rapporté de Venise une mappemonde italienne accompagnant un manuscrit des voyages de Marco Polo. Il favorisa désormais de tout son pouvoir les navigateurs et voulut que leurs expéditions fussent préparées avec science et méthode. C'est dans ce but qu'il appela auprès de lui le Majorquin Jacomo de Mallorca, spécialiste de la science nautique, qu'il s'installa lui-même à Sagres, non loin du cap Saint-Vincent, et qu'il y fonda peut-être un centre d'études géographiques, cosmographiques et mathématiques, avec une chaire

---

[1] De La Roncière a reproduit dans sa *Découverte de l'Afrique au moyen âge* (3 vol., Le Caire 1925-1927, t. II, frontispice) un splendide portrait en miniature de ce prince, d'après le manuscrit portugais de la chronique d'Azurara de la Bibliothèque Nationale de Paris.

d'astronomie (1431)[1]. Sous le règne d'Alphonse V l'Africain (1438-1481), le prince fit explorer sans se lasser la côte africaine. Les expéditions se succédaient depuis l'occupation de Madère (1420), rapportant chaque fois des richesses nouvelles. En même temps, ses agents essayaient de surprendre, dans l'entourage des princes et des républiques marchandes italiennes, des renseignements sur les Indes. Le chapelain royal Fernand Martins discutait, semble-t-il, ces questions par échanges épistolaires avec le médecin de Florence Toscanelli, qui, en 1474, envoyait peut-être des cartes au Portugal et poussait déjà des Portugais de ses amis à rechercher la route des Indes par l'ouest. Le même savant italien devait plus tard prodiguer ses conseils à Christophe Colomb[2]. Des aventuriers comme Gonzalvez de Comara et Fern. Tellès étaient autorisés à courir à la découverte des îles à l'ouest des Açores. Cependant, à la mort du Navigateur, en 1460, les Portugais n'avaient pas encore dépassé en Afrique la Sénégambie. Ce prince éclairé eut comme successeur dans sa prédilection des voyages Don Fernando, frère aîné du futur roi Manoel, chargé de diriger les expéditions coloniales jusqu'à 1470. Dès 1474, elles furent prises en main avec énergie et compétence par Don Jean, le futur Jean II, qui eut l'administration des territoires découverts et devint le maître de tout le département maritime, auquel il ne cessa de consacrer le plus clair de son temps après son accession au trône.

En 1471, les Portugais atteignent l'équateur[3]. Dix années après, meurt Alphonse V (1481). Jean II n'abandonne pas ses projets, mais ses premières années de règne sont occupées par des soulèvements et soubresauts politiques. Malgré ce piétinement, ces mêmes années se trouvait réunie la célèbre Commission des mathématiques, la *Junta das mathematicas*, commission chargée d'établir les règlements techniques de navigation et de mettre à la portée des navigateurs

---

(1) Sur Henri le Navigateur et son activité, voir H. Major, *The Life of Prince Henry of Portugal, surnamed the Navigator, and its results*, Londres 1868; et, du même, *The Discoveries of Prince Henry the Navigator*, Londres 1877; Th. Legrand, *Histoire du Portugal du XIe siècle à nos jours*, Paris 1928, p. 29 et seq. et 56. Sur le développement de la science mathématique portugaise, voir plus loin chap. III, § 1er.

Il n'est nullement prouvé qu'il y ait eu à Sagres une sorte d'université cosmographique; et, même, l'état mesquin des ruines qu'on y voit encore ne permet guère de le croire : cf J. Mees, *Henri le Navigateur et l'Académie portugaise de Sagres*, dans le *Bull. de la Classe des Lettres de l'Académie royale de Belgique*, 1901, p. 33-64; et, du même au *Bull. Soc. Géogr. Lisbonne*, 1903, p. 33.

(2) Il y a doute sur la réalité de cette correspondance; voir au chapitre III, § 2.

(3) Sur les progrès des Portugais en Afrique, cf. Sofus Rüge, *Topographische Studien zu den portugiesischen Entdeckungen an den Küsten Afrikas* (*Abh. phil. hist. Klasse der K. Sächs. Ges. der Wissensch.*, Bd. XX, Leipzig 1903.

les connaissances astronomiques nécessaires à la détermination exacte des latitudes [1].

De plus en plus les Portugais se persuadèrent qu'on pourrait parvenir aux Indes par l'Atlantique. Il s'agissait seulement de savoir jusqu'où vers le sud s'étendait l'Afrique. On pensait du même coup aboutir au pays du Prêtre-Jean. Des envoyés du Bénin rapportèrent à Lisbonne le bruit vague que, plus loin dans l'est, s'étendait le territoire d'un puissant empereur portant la croix sur sa bannière. L'idée que son Empire allait jusqu'à l'Atlantique était toute naturelle, puisqu'on croyait même à des communications fluviales entre le Nil et les cours d'eau se jetant dans le golfe du Bénin [2].

Ainsi, rien ne paraissait plus pressé que de pousser plus au sud l'exploration des côtes de l'Afrique occidentale, au delà de l'équateur. C'est en 1482 que Diogo d'Azambaja fonda la forteresse de la Mina, premier établissement portugais en Guinée, destiné à subsister jusqu'en 1687, date de sa capture par les Hollandais. De 1482 à 1486, Diego Cão découvre et visite à plusieurs reprises le Congo et place les premiers piliers ou *padrones* aux armes du Portugal, par lesquels le roi était censé prendre possession du pays.

C'est toujours aux mêmes préoccupations que répond l'expédition de Bartholomeo Diaz, chargée de rechercher les États du roi chrétien d'Afrique. Elle quitta Lisbonne au cours de l'été de 1487. Passant le Congo découvert deux ans auparavant, puis longeant les côtes, le hardi navigateur fut entraîné par la tempête fort loin au sud, jusqu'au 45° austral, 10° au delà de la pointe méridionale de l'Afrique, qu'il ignorait, et chassé à cent lieues à l'orient, à l'entrée de l'océan Indien austral. Continuant à diriger sa course vers l'est, où il croyait trouver la côte, la violence des courants des Agulhas, non moins que les murmures de l'équipage, l'empêchèrent de piquer plus en avant. Faisant route au nord, pour regagner, croyait-il, le golfe de Guinée, il rencontra, à sa grande surprise, la terre ferme du côté où il ne l'attendait pas, le 3 février 1488, à un point de la côte des Cafres qu'il appela la baie des Vachers (*angra dos Vaqueiros*) à cause des troupeaux qu'il y vit, aujourd'hui Flesh Bay. Ainsi, sans le savoir, il avait doublé la pointe méridionale de l'Afrique. Continuant d'abord vers l'est, il atteignit la baie d'Algoa, dont il prit possession, en y plantant un nouveau *padrone* [3].

---

(1) Voir plus loin, chap. III, § 1er.

(2) Cf. le récit anonyme : *La prima navigazione per l'Oceano alle terre de Negri della Bassa Etiopia*, Venise 1507.

(3) On connaît l'historique de chaque *padrone*. Cão a placé le premier à son arrivée sur le Congo

Nuno Gonçalvès (vers 1460).

Le polyptyque de Saint-Vincent du Palais du Patriarche de Lisbonne et les portraits des premiers navigateurs portugais.

Voir la notice au dos.

NUNO GONÇALVÈS (VERS 1460).

LE POLYPTYQUE DE SAINT-VINCENT

ET LES PORTRAITS DES PREMIERS NAVIGATEURS PORTUGAIS.

(PALAIS DU PATRIARCHE, LISBONNE.)

Peintures exécutées pour commémorer les victoires portugaises au Maroc. Dans le triptyque du haut, au centre, la figure maussade coiffée d'un chaperon noir à droite du saint est celle de Henri le Navigateur. A genoux, à ses pieds, est Alphonse V, neveu du Prince Henri (1438-1481). L'enfant à la hauteur des mains et à droite du Navigateur est le futur Jean II (1481-1495).

Sur le triptyque du bas, les personnages à genoux sont les héros de la terre et de la mer combattant au Maroc ou recherchant déjà les côtes de Guinée.

Les personnages groupés dans le haut des deux triptyques forment une vraie galerie de portraits du Portugal de la deuxième moitié du xve siècle, mais leurs noms sont contestés.

(Cf. H. Michel, *Histoire de l'Art*, t. IV, 2, p. 870.)

Les deux rétables sont peints à l'huile sur chêne et sans préparation. Ils ont figuré à l'Exposition d'Art Portugais du Jeu de Paume (Paris, juin 1931).

On doit à Nuno Gonçalvès, dont l'activité s'étend de 1450 à 1471, la belle miniature de Henri le Navigateur dans la *Chronique de la Découverte de Guinée* par Azurara (Biblioth. Nat. de Paris) et les cartons des tapisseries de la prise d'Arzila et de l'occupation de Tanger. Pour la description des triptyques et l'identification des personnages, voir G. de Figueiredo, *Catalogue de l'Exposition d'Art Portugais à Paris*, 1931, p. 21 et seq.

Il la dénomma Sainte-Croix, nom qui est resté. Il reprit sa route vers l'est jusqu'à la Great Fish River qu'il appela *Rio do Infante*. C'est à peu près le site actuel de Port-Elisabeth. Mais les remontrances de l'équipage le forcèrent à revenir en arrière. Il fut assailli par une nouvelle tourmente aux environs d'un promontoire qu'en raison de ce mauvais souvenir il appela le CAP DES TEMPÊTES. En décembre 1488, il effectua triomphalement sa rentrée à Lisbonne. Son souverain, débaptisant le cap des Tempêtes, donna à ce promontoire le nom de CAP DE BONNE-ESPÉRANCE, car c'était la réalisation d'un plan qui, « du vivant de son oncle le Navigateur, n'était encore qu'une *espérance* ». Dès lors qu'on avait enfin trouvé la latitude la plus méridionale de l'Afrique, le passage vers l'Inde, dont la situation géographique était connue, ne paraissait plus qu'une affaire de temps, de courage et de patience.

Cet immense succès était le fruit de l'esprit d'entreprise et de recherche géographique des Lusitaniens, non moins que de leur soif de conquêtes nouvelles et de monopoles commerciaux. En effet, leur préoccupation principale était la recherche de la route des épices. Il fallait la trouver, pour s'approprier enfin ces précieuses denrées qui faisaient haleter l'Europe, comme on l'a vu au chapitre Ier du tome Ier, et mettre fin au monopole de Venise[1]. Ce devait être un immense avantage que d'exploiter la découverte d'une route maritime nouvelle pour détourner le commerce des Indes de sa direction méditerranéenne, avec l'espoir encore lointain, mais qui devait se réaliser intégralement, d'en centraliser le marché à Lisbonne. Ainsi les nations de l'Europe seraient forcées d'acheter au Portugal leur poivre. Il fallait pour cela, à condition que le passage fût possible, amener la précieuse denrée directement des pays producteurs, sans rompre charge, à travers l'océan Indien, vers le Mozambique et le Sud de l'Afrique. La

---

en 1482, par 13° 26; puis un second, daté de 1482, qui a été retrouvé intact. En 1485, Cão remonte le Congo et laisse à Matadi une inscription qui existe toujours. Il élève un *padrone* à Monte Negro par 15° 41 et un autre au cap Cros (*Cabo do padrone*). De ces deux derniers, l'un a été rapporté à Lisbonne et l'autre est à Berlin.

Barthélemy Diaz, en 1487, marchant vers le sud, place par 26° 38 son premier *padrone*, aujourd'hui pour partie au musée du Cap et pour partie à Berlin. En 1488, il place un autre *padrone*, disparu celui-là, au cap Padrone ou Sainte-Croix, dans la baie d'Algoa (océan Indien), et, revenant en arrière, il met son troisième et dernier *padrone* au cap Peninsule, ou pointe méridionale de l'Afrique, au sud-est du cap des Tempêtes.

[1] Cf. un passage de Gomez Eannes de AZURARA, *Chronica do descobrimento e conquista de Guiné, escripta por mandado d'el Rei D. Affonso V*, trad. du Vte de CORREIRA, Paris 1841, cité par PESCHEL, *Zeitalter der Entdeckungen*, p. 57, *in* HEYD, *Histoire du Commerce du Levant au moyen âge*, trad. fr. par Furcy REYNAUD, 2 vol., Leipzig 1885, t. II, p. 509.

route serait plus longue, mais finalement moins coûteuse que les pistes caravanières par où le transit, à travers des pays à douanes très lourdes, était grevé de risques et de frais plus grands encore que la terrible fortune de mer.

Mais Jean II, avant le triomphe éclatant des recherches de ses navigateurs, ne se contenta pas d'une exploration méthodique des mers nouvelles par sa marine hauturière. Il fit aussi parcourir par ses envoyés les routes anciennes et traditionnelles du commerce des épices, espérant toujours parvenir chez le Prêtre-Jean et découvrir un itinéraire bien à lui, grâce auquel les républiques maritimes italiennes seraient battues dans la course aux produits de l'Inde.

§ 2. — PERO DE COVILHAM EN ABYSSINIE

(1487 † AP. 1524).

Tel est l'objet des missions d'enquête en Orient ordonnées par le roi de Portugal. La première, dont nous ne savons pas la date exacte (vers 1485), fut confiée au Franciscain Antonio de Lisbonne, accompagné de Pero de Montaroya. Tous deux s'étaient lancés sur les routes de l'Orient sans aucune des connaissances spéciales indispensables et, cherchant leur itinéraire par le Levant, n'avaient pu dépasser Jérusalem.

La même année que prenait la mer Barthélemy Diaz (1487), Jean II faisait appel, pour une expédition terrestre, à deux de ses sujets, Alphonse de Paiva et Pierre, originaire de Covilham, connu sous le nom de Pero de Covilham [1].

---

[1] Tout ce que nous savons de première main sur Pero de Covilham est contenu dans le récit d'Alvarez, chapelain de la mission Lima, qui fait l'objet du chapitre IX ci-dessous, récit dont le texte le plus accessible est la traduction anglaise de Lord Stanley of Alderley, *Narrative of the Portuguese Embassy to Abyssinia during the years 1520-1527, by Father Francisco Alvarez*, Londres 1881, p. 177-178, 254-255, 265-270, 289, 298 et 350. Voir l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. XXXVII, et plus bas, chap. IX, § 1er, en note, une référence détaillée à cet important récit de voyage (que nous citons toujours sous la forme *Alvarez* en renvoyant au texte anglais de Lord Stanley of Alderley). Tous les grands historiens de la conquête portugaise ont repris ensuite le récit d'Alvarez, sans y ajouter du nouveau. Voir notamment ce qui est dit de Pero de Covilham sous le nom de *Pero de Couilhã* dans Galvano, *The Discoveries of the World from their first original into the year of our Lord 1555, in Portuguese, by Antonio Galuano, Governor of Ternat, the chief Island of the Malucas*, édité par le V. Amiral Drinkwater Bethune, n° 30 de la collection de voyages de la Société Hakluyt, Londres 1862, p. 78. (L'original portugais, publié en 1563, n'existe qu'en exemplaire unique.) Voir encore João de Barros, *Asia de Joam de Barros, dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento*, Lisbonne 1553, 3e édit. 1777-1778, *Decada Terceira da Asia*, t. I, p. 193 et seq.; Gaspar Correa, *Lendas da India*, 4 vol., Lisbonne 1858-1864, t. I, p. 5; F. Lopez de Castanheda, *Historia do descobrimento e*

Le voyage de ces précurseurs est des plus importants, car son succès fut sans doute la source et l'origine des entreprises lusitaniennes ultérieures en Abyssinie. Covilham, seul, réussit. Il n'a malheureusement pas laissé de récit de ses aventures; mais il eut, trente-cinq ans après avoir quitté sa patrie, l'occasion de raconter en détail son odyssée au Portugais Alvarez, chapelain d'une importante mission portugaise qui fit le voyage d'Abyssinie entre 1520 et 1526. Ce fut au moment où, retenu dans son exil au fond de la terre du Prêtre-Jean, il eut le bonheur de voir arriver à la cour d'Abyssinie une brillante ambassade du roi des Lusitaniens, son maître, conduite par R. de Lima.

Après avoir guerroyé contre les rois de Castille, d'abord à la suite de Jean de Guszman, Covilham avait été page des rois Alphonse et Jean de Portugal. Il fit campagne au Maroc contre les Maures, notamment contre ceux de Tlemcen (*Tremezen*). En raison de sa connaissance de l'arabe, il fut convoqué en grand secret par le roi, ainsi que son futur compagnon Alphonse de Paiva, et chargé d'une double mission : s'enquérir du royaume du Prêtre-Jean et découvrir les lieux producteurs du poivre et des autres épices, qui, de ces pays lointains, passaient aux mains des Vénitiens à travers les pays dominés par les Maures; enfin rechercher les routes actuelles de ce commerce et les moyens de les supplanter au profit de nouvelles routes. Ils devaient donc se renseigner sur la possibilité de tourner le continent africain par le sud.

Le départ des deux envoyés fut entouré de solennité. Jean II y assista en personne. De Santarem, ils mirent à la voile le 7 mai 1487, peu de mois après B. Diaz. On leur avança 400 ducats et ils reçurent une mappemonde, où la partie orientale était probablement inspirée de celle de Fra Mauro, déjà vieille de vingt-sept ans, mais de beaucoup le meilleur document existant alors (au moins pour l'Abyssinie proprement dite, car les Indes et l'Extrême-Orient n'y dénotent aucune connaissance réelle de ces régions)[1]. Le document remis aux

---

conquista da India pelos Portugueses, 3e édit. annotée par P. de Azevedo, 2 vol., Coimbra 1924, t. I, p. 6 et seq.

Une description résumée des voyages portugais en Abyssinie est donnée par C. R. Markham, *Early Portuguese Expeditions to Abyssinia*, dans *Proceedings of the Roy. Geographical Society*, Londres, vol. XII, n° 1, du 18 janvier 1868, p. 11 et seq. Voir aussi l'étude en portugais du Cte de Ficalho, *Viagem de Pedro de Covilham*, Lisbonne 1898; et l'ouvrage facile à lire mais peu documenté de H. et G. Witherby, *The Romance of the Portuguese in Abyssinia, an account of the adventurous journeys of the Portuguese to the Empire of Prester John*, Londres 1929, p. 15 à 27.

[1] Voir au chapitre xiv du tome Ier et au chapitre x, § 1er, v, du présent tome. La carte de Fra Mauro, la seule du xve siècle à dénoter une connaissance réelle de l'Abyssinie, a été faite d'après des renseignements de missionnaires ayant vécu sur les lieux mêmes. D'autre part, il est certain

voyageurs, le plus ancien planisphère portugais dont nous ayons la trace, était le fruit de la collaboration des membres de la Junte des mathématiques, laquelle s'occupait déjà de cartographie pratique et recherchait des méthodes de calcul de la hauteur du soleil et des tables de déclinaison. Les auteurs de cette carte, faite sous les auspices du licencié Calçadilla, évêque de Viseu, étaient Diogo Ortis de Vilhegas, et deux médecins du roi, Rodrigo de Pedras Negras et Maître Moyse le Juif, ce dernier probablement un fabricant de planisphères de l'école catalane majorquine. La Junte comprenait aussi le médecin Vizinho[1]. Ainsi, les Juifs jouaient un rôle en cette affaire. Ils étaient encore riches, relativement considérés et s'adonnaient à la médecine et aux sciences. Ils ne furent expulsés d'Espagne qu'en 1492 et du Portugal, par répercussion, qu'en 1496[2].

Les explorateurs portugais furent munis de lettres de créance et d'une missive autographe pour le Prêtre Jean, *documents dont les minutes ont dès longtemps disparu*. Sur un navire commandé par Bartholomé de Parades, ils arrivèrent en Égypte, où leurs tribulations commencèrent. Ils furent atteints de fièvres et dépouillés, selon l'usage qu'on a vu au chapitre 1er du tome Ier, par le *naïb* ou douanier d'Alexandrie. Ils séjournèrent au Caire. Le hasard leur permit de se joindre à des Maures maghrébins de Fez et Tlemcen (*Tremacem*), en route pour Aden, suivant ainsi les traces du fameux Ibn Batoutah. Les voyageurs partirent de Qolzoum (Suez) et la figure 2 donne leur itinéraire sommaire. Leur caravane alla par terre jusqu'à Tor. Là ils s'embarquèrent, voyageant de concert jusqu'à Aden où ils se séparèrent, l'un à la recherche du royaume du Prêtre-Jean et l'autre en quête du royaume des épices; ces deux contrées ne se touchaient guère : Alphonse de Paiva, ayant appris que le légendaire royaume était en Afrique, retourna sur ses pas, s'enfonça dans la mer Rouge et y mourut obscu-

---

que Fra Mauro travailla pour le compte du roi de Portugal. Ce dernier possédait probablement une copie du planisphère de 1460 de ce moine, devenu célèbre seulement bien plus tard; peut-être même la carte était-elle d'initiative portugaise; on verra au chapitre x, d'après le croquis de cette mappemonde, que les parties de cette carte au delà du golfe d'Ormuz, d'inspiration purement ptoléméenne avec des notions importées par Marco Polo, mais des plus vagues, ne pouvaient être d'aucune utilité.

[1] *Dialogues* de Mariz (dial. 4, cap. 10), cités par Denucé (*Les origines de la cartographie portugaise et les cartes des Reinel*, dans le *Recueil des travaux de la Faculté de Philosophie et Lettres de l'Université de Gand*, 35e fasc., Gand 1908, p. 5), d'après M. Kayserling (*Christ. Colombus und der Antheil der Juden an den spanischen u. portug. Entdeckungen*, Berlin 1894, p. 17). Voir aussi X. Lampillas, *Saggio storico apologetico della literatura spagnuola*, Gênes 1778-1781, t. I, p. 245; et enfin *Alvarez*, aux passages cités.

[2] Voir plus loin, chap. III, § 1er.

rément, sans doute dans les parages de Massaouah ou de Souakim, au moment de toucher au but de sa mission.

Pero de Covilham, au contraire, réussit. Parti pour les Indes, où Vasco de Gama ne devait faire son apparition que dix ans plus tard, il visita Cananore,

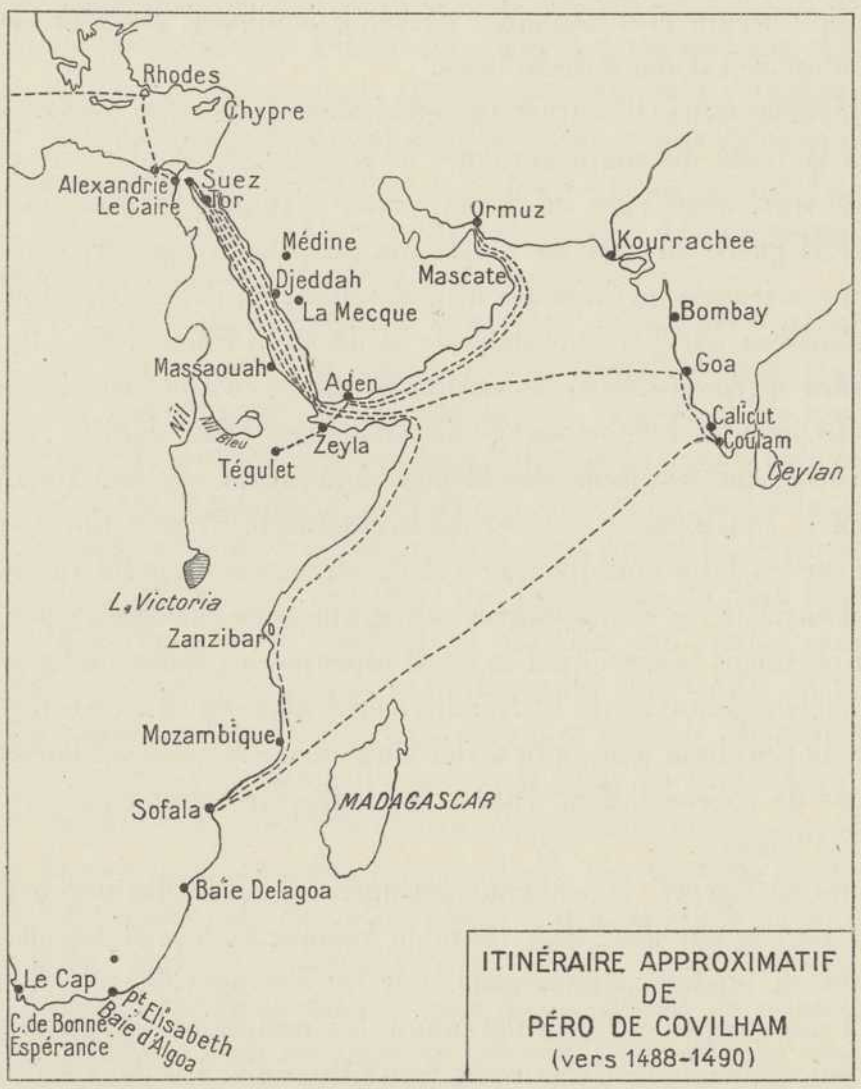


Fig. 2.

Calicut et Goa, non sans traverser l'océan Indien dans les deux sens, au cours de ses hardies navigations jusqu'aux côtes de l'Afrique occidentale et jusqu'à Sofala, au 20e degré de latitude sud, à 800 kilomètres du Cap. Ainsi ces parages virent pour la première fois un Portugais. Ayant capté sur le vif, enfin, ces précieux renseignements sur l'origine des épices et désirant les faire connaître à Lisbonne, il voulut se rapprocher et gagner l'Égypte, où d'ailleurs était fixé

son rendez-vous avec A. de Paiva. Il fit donc de nouveau, du sud au nord, la dure traversée de la mer Rouge; il arriva à Tor, puis au Caire, où il apprit, on ne sait par quelle voie, la mort de son compagnon. Il lui fut facile d'informer de là son souverain du détail de ses découvertes. On sut par lui à Lisbonne que les plantations de la cannelle et du poivre étaient à Calicut et que le clou de girofle, d'une origine encore plus lointaine, s'achetait à volonté dans les entrepôts du Malabar et arrivait d'abord de Malacca.

Probablement aussi, il fournit des renseignements d'ordre géographique permettant à la Junte des mathématiques de rectifier et compléter le planisphère ou la carte qu'il avait reçu lui-même comme viatique. Quoique la navigation arabe n'allât guère au delà de Sofala, on ne pouvait ignorer, dans les ports de l'Afrique orientale méridionale d'où il venait, qu'il était possible de passer dans l'Atlantique par l'Afrique australe et de là en Europe. Mais les nouvelles de cet ordre qu'envoya Pero de Covilham, s'il en envoya, arrivèrent trop tard en tout cas pour faciliter le voyage de Barthélemy Diaz, dont le retour, en décembre 1488, doit se placer sensiblement à la même époque. Nous ne savons pas, en effet, année par année, les déplacements de Pero de Covilham. Et l'incertitude sur les dates explique que certains auteurs aient prêté au dit Covilham d'avoir pu enrichir les connaissances cartographiques portugaises par l'envoi de cartes ou portulans arabes, qu'il se serait procurés aux Indes, indiquant la position des ports africains et de l'extrémité méridionale de ce continent[1]. En tout cas, Pero de Covilham a pu faire savoir d'une manière précise l'inexactitude des conceptions de l'océan Indien d'après la géographie, alors en vogue exclusive, de Claude Ptolémée.

Toujours en Égypte, le voyageur portugais attendait des instructions. Elles lui furent portées par deux Juifs, le rabbi Abraham de Beja et Joseph de Lamego, eux-mêmes en mission commerciale. Sur les instances du roi, il accepta de prendre à son compte et fort à l'aventure, les recherches, interrompues par la mort de son compagnon, d'une route vers l'Abyssinie. Les deux Juifs et lui partirent pour Ormuz, où ils se séparèrent.

Pero de Covilham reprit la mer. Une nouvelle fois il fit escale à Aden, et passa dans la mer Rouge, qu'il remonta jusqu'à Djeddah. Visita-t-il la Mecque

---

[1] L'existence de pareilles cartes est confirmée par Castanheda (*loc. cit.*, t. I, p. 8), qui dit qu'elles étaient mal écrites et défigurées (cf. W. Vincent, *The Periplus of the Erythraean Sea*, Londres 1800, p. 206). Cf. aussi R. H. Major, *India in the XVth century*, Londres 1858 (Hakluyt), p. xxxviii; et Denucé, *Cartogr. port.*, p. 5.

et Médine, comme le dit Alvarez? Nous ne savons rien de plus à ce sujet. De là il gagna Tor du Sinaï, profitant du passage pour faire le pèlerinage du célèbre monastère de Sainte-Catherine, si visité au moyen âge par les chrétiens d'Occident. Redescendant et renouvelant une partie des exploits d'Ibn Batoutah, il revint sur ses pas. Pour la quatrième fois, il traversa dans toute sa longueur la mer Rouge jusqu'à Zeyla du Bab el-Mandeb. Pourquoi ces allées et venues? Sans doute parce qu'il n'apprenait rien de précis sur la situation du pays qu'il cherchait, n'ayant eu la chance de toucher ni à Massaouah ni à Souakim, ou bien parce que l'expression même de royaume du «Prêtre-Jean», inventée en Europe, ne disait rien à ceux qu'il interrogeait. Le miracle est qu'il ait échappé aux aventures de mer, récifs, tempêtes, pirates, navires non pontés, maladies, etc.

C'est de Zeyla que, pour le succès de sa mission, mais aussi pour sceller son destin, il réussit à pénétrer sur le plateau abyssin. C'était la route la plus difficile et la plus longue, gardée férocement par de petits princes qualifiés de maures, c'est-à-dire musulmans et barbares, toujours en guerre avec les royaumes abyssins[1]. Pero de Covilham, seul de son espèce, car toutes les tentatives ultérieures par cette porte basse aboutirent à la mort, réussit à traverser le pays des Adels, soit par pur hasard, soit parce que la dynastie de Saad Eddine était à son déclin et en proie à des compétitions enlevant aux princes sauvages de cette côte toute autorité[2]. Il put donc traverser les pays Gallas en arrière de la baie de Tadjourah, gagner la région du Harrar et franchir l'Haouache. Ainsi, vers 1490 ou un peu plus tard, il arriva à la cour du Prêtre-Jean, alors à Tégulet dans le Choa[3]. Il y reçut un accueil courtois et empressé. Le roi régnant était encore Alexandre ou Secunder (1478-1494). Ce roi étant mort, son fils Amda Sion II lui succéda, de mai à novembre 1494, et après lui le trône fut occupé par Naod, oncle du précédent (1495-1508). Tous deux maintinrent à Pero de Covilham leur bienveillance, mais ils opposèrent un refus complet à toutes ses supplications pour regagner sa patrie[4]. Cette attitude négative fut aussi celle du successeur de Naod, le roi David ou Lebna Dengel (1508-1540).

---

(1) On a vu leur histoire au tome Ier, chap. XIII, § 3.

(2) Voir au tome Ier, p. 363-366.

(3) H. et G. Witherby (*Romance of Portuguese in Abyssinia*, p. 24) supposent que le roi Alexandre, descendu vers le pays Adel pour le ravager, se trouva rapproché de la côte, ce qui facilita le passage de Covilham.

(4) Fut-il sur le point de rentrer au Portugal chargé d'une mission officielle? c'est fort douteux malgré ce que prétend Ch. Danvers, *The Portuguese in India, being a history of the rise and decline of their Eastern Empire*, 2 vol., Londres 1894, t. I, p. 31-32; voir aussi H. et G. Witherby, *loc. cit.*, p. 24.

Covilham ne devait jamais revoir le Portugal. Nous savons seulement, par Alvarez, qu'à la fin du séjour de l'ambassade de R. de Lima, il se joignit à elle quand elle partit pour regagner l'Europe. Sans doute s'arrêta-t-il à la frontière. Ou bien il mourut en route[1].

Ainsi Pero de Covilham, brillant homme de guerre, parlant la plupart des langues de l'Orient et utile par sa connaissance de plusieurs arts mécaniques inconnus dans sa nouvelle patrie, apprit à ses dépens que, s'il était difficile de trouver l'accès du royaume du Prêtre-Jean, il était encore plus difficile d'en sortir. Chargé de fonctions et d'honneurs, doté de terres et même marié à une femme abyssine dont il eut une postérité, exerçant à la cour une réelle influence, il fut cependant maintenu dans une captivité à peine déguisée. Les souverains comprirent le parti à tirer de cet étranger, notamment pour l'apprentissage des armes à feu, qu'ils connaissaient seulement de nom avant lui. Son extraordinaire aventure fut tout de même utile à son pays, car il eut le temps de renseigner les rois lusitaniens sur l'origine, alors presque fabuleuse, des épices. Sans doute, même, au cours de son lointain exil, put-il faire parvenir des nouvelles et des avis à Lisbonne. C'est du moins ce qu'affirme sans preuves le voyageur écossais Bruce[2].

D'autres étrangers résidaient, on l'a vu, à la cour abyssine[3]. Sans parler des Orientaux : Arméniens, Syriens, Égyptiens, Musulmans d'Arabie et d'Afrique, dont les voyages, pleins de dangers pour tout le monde à ces époques, ne furent jamais entravés systématiquement, quelques aventuriers parvenaient comme les Levantins à pénétrer dans les régions les plus reculées, quelquefois par hasard et sans objectif préconçu. On a constaté l'étendue des connaissances géographiques dont fait preuve la carte de Fra Mauro, basées sur une documentation exacte que seuls des témoins oculaires de race occidentale avaient pu rapporter au moine italien[4]. Alvarez, arrivé au Choa trente ans après Pero

---

(1) Alvarez ne donne pas de date : la mission Lima parut sur le point de quitter l'Abyssinie une première fois en 1521. Son départ effectif eut lieu en 1526. Il n'est plus question de Pero de Covilham dans la suite du récit. Voir plus loin, chap. IX, § 8. D'après W. Budge (*A History of Ethiopia, Nubia and Abyssinia*, 2 vol., Londres 1928, t. I, p. 180), qui ne fournit aucune référence, P. de Covilham vivait encore fort âgé à la cour en 1545. Il aurait ainsi survécu à la conquête de l'Abyssinie par les Musulmans sous l'imam Grange et assisté à l'expédition portugaise d'Estevan de Gama († 1541). C'est fort peu vraisemblable.

(2) Dans son fameux *Voyage en Nubie et en Abyssinie, entrepris pour découvrir les sources du Nil pendant les années 1768 à 1773*, traduit de l'anglais par Castera, 5 vol., Paris 1790-1792, au tome III.

(3) Voir au tome Ier, chap. XII, p. 307 et seq.

(4) Voir au tome Ier, chap. XIII, p. 384, n° 10.

de Covilham, nous parle de ces étrangers : « A peine avions-nous installé nos tentes dans les lieux habités par le roi, que *les Francs qui étaient à la cour* vinrent nous prévenir que les Grands nous étaient fort opposés, et que les moines avaient mis dans leur tête d'empêcher le roi de nous laisser repartir, parce que nous disions du mal du pays et que nous en dirions davantage encore quand nous serions partis, et que cela avait toujours été la coutume d'empêcher les étrangers venus jusqu'ici de repartir[1]. » De fait c'est ce qui devait arriver plus tard à divers envoyés des gouverneurs portugais des Indes, notamment à Jean Gomez et au prêtre portugais João.

Au moment de son passage en Abyssinie, Alvarez cite comme étranger notable résidant à la cour, outre Covilham, le peintre vénitien Brancaleone, dont il a déjà été question[2], qu'il appelle Nicolas Brancalian, en résidence à peu près forcée depuis trente-trois ans. Il est question aussi d'un certain Thomas Gradenigo, venu depuis plus de quinze ans[3]; il y en eut d'autres. Un codex de la Bibliothèque nationale de Florence nous apprend notamment la présence, vers la fin du xve siècle, de divers Franciscains et le voyage en 1517 du Dominicain Zorzi[4]; beaucoup d'entre eux étaient morts sans avoir été autorisés à quitter le pays. C'est ce qui faillit arriver à toute la mission de Lima elle-même, malgré son caractère d'ambassade en grand appareil.

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES BIBLIOTHÈQUE

Des autres aventuriers nous ne savons rien. Trop peu instruits pour laisser des mémoires ou faire profiter leurs compatriotes de leur expérience, les meilleurs d'entre eux n'étaient que des marchands. Les autres étaient des captifs libérés, des renégats ou des *out laws* de toutes espèces. Alvarez[5] raconte que lorsque la flotte de Lopo Soarès se présenta devant Djeddah en 1517, il s'y trouvait plus de soixante captifs chrétiens de toutes les races. Désespérés de ne pouvoir profiter de l'arrivée des Portugais pour leur libération, une révolte brusque les mit en possession de deux brigantins, avec lesquels ils gagnèrent Massaouah et de là l'intérieur. Quelques-uns d'entre eux, des Génois, des Catalans, des Grecs, un Basque et un Allemand, s'engagèrent au service du négus comme soldats ou artisans.

---

(1) *Alvarez*, p. 177.

(2) Au tome Ier, p. 312-313.

(3) Cf. Zurla, *Di Marco Polo*, Venise 1818-1819, t. II, p. 281, et de La Roncière, *loc. cit.*, t. II, p. 120.

(4) Cité par F. Marcellino, *Saggio di Bibliografia storica e geografica Franciscana*, Prato 1879, p. 217-222. Zorzi aurait laissé un *Viaggio in Etiopia 1517*, qu'il nous a été impossible de retrouver.

(5) *Alvarez*, p. 174.

CHAPITRE II.

L'INDE ET LES VOYAGEURS OCCIDENTAUX JUSQU'À LA FIN DU XVE SIÈCLE.

---

§ 1. — ÉTAT POLITIQUE DE L'INDE À LA FIN DU XVE SIÈCLE.

Le développement de l'Islam. — La répartition territoriale entre musulmans et hindous. — Le royaume de Narsinga. — Le Zamorin de Calicut.

Les étrangers. — Les Arabes et le commerce de l'Inde. — Les renégats européens. — Les plus anciens voyageurs occidentaux aux Indes : Benjamin de Tudèle, Marco Polo, G. de Montecorvino, Odoric de Pordenone, Ibn Batoutah, G. di Marignolli.

§ 2. — NICOLO DE CONTI.

Son voyage aux Indes vers 1420. — Visite de l'Extrême-Orient. — Ses récits des mœurs de l'Inde. — Il ne s'intéresse pas au commerce des épices.

§ 3. — GIROLAMO DI ADORNO ET GIROLAMO DI SAN STEFANO (1494).

Départ d'Égypte par Kosseir et la mer Rouge. — Massaouah, Calicut, Ceylan. — Mort de G. di Adorno à Pégou.

Retour de Girolamo di San Stefano par Malacca, Sumatra, Cambaya, Ormuz, la Perse et la Syrie. — Importance du voyage au point de vue des grandes découvertes.

§ 1. — ÉTAT POLITIQUE DE L'INDE.

L'Inde fut, jusqu'au moment de la découverte portugaise, un pays fabuleux pour les Européens, même au temps des philosophes grecs, qui en parlèrent par ouï-dire et avec fort peu de compétence. On ne trouve sur ce pays dans l'antiquité classique que quelques pages d'Hérodote, de Strabon, de Diodore de Sicile, de Pline et d'Arrien, et environ six cents lignes de la géographie de Ptolémée sur ses limites, ses dimensions, et les positions astronomiques de ses localités et accidents territoriaux. Elle fut mise à la mode par l'expédition d'Alexandre le Grand et eut des rapports fréquents avec les Séleucides à travers le golfe Persique. Mais l'histoire de ces rapports est encore à faire et l'on peut dire que tout ce que l'antiquité nous a livré sur l'immense péninsule tient en quelques pages[1]. On a vu au tome Ier ce que nous savons des voyages des Grecs aux Indes au début de notre ère, alors que fut découvert le phénomène des moussons par Hippalus, et notamment ce qu'en a dit, dans sa *Topographie chrétienne*, le marchand et moine grec Cosmas Indicopleuste (vers 530).

Un siècle plus tard surgit l'Islam, et celui-ci pénétra aux Indes fort peu de temps après l'Hégire, à la suite des marchands arabes de l'Irak et de la Perse méridionale. La religion de Mahomet s'était développée principalement dans les villes commerçantes de la côte du Malabar. A partir du XIIe ou XIIIe siècle, il avait peu à peu gagné certaines régions de l'intérieur. Le Nord de l'Inde, c'est-à-dire l'Hindoustan propre, passa aux mains de divers princes musulmans d'origine afghane. Mais la conquête mogole, avec Delhi et Agra pour centres, ne prit tout son développement que sous Baber, vers 1526[2]. Les rajahs indigènes se maintenaient dans le Sud et à l'Est. Le Dekkan était peuplé presque à égalité de

---

(1) Cf. McCrindle, *Ancient India as described in Classical literature, being a collection of Greek and Latin texts relating to India..... transl. and copiously annotated*, Londres 1901; Arrien, *L'Inde*, texte et traduction par P. Chantraine, 1928; W. Boberton, *An historical disquisition concerning ancient India;* Vincent A. Smith, *Early History of India*, Oxford 1908; et du même *Oxford History of India*, 1923. Sur la géographie de l'Inde dans l'antiquité d'après le système de Ptolémée, voir l'ouvrage remarquable d'André Berthelot, *L'Asie ancienne, centrale et sud-orientale d'après Ptolémée*, Paris 1930, p. 257-371; voir enfin Fr. Lor. Pullé, *La cartografia antica dell'India*, dans les *Studi italiani di filologia Indo-Iranica*, t. II, Florence 1908.

(2) Sur l'islamisme aux Indes au moyen âge voir : S. Lane Poole, *Mediaeval India under Mohammadan rule, 712-1764*, Londres 1903; voir aussi une traduction de Ferishta par J. Briggs, *History of the rise of the Mohammadan power in India*, Londres 1829, t. IV, p. 531.

musulmans et d'hindous. La plus puissante dynastie locale était celle des rajahs Brahmani. Tout le Sud, c'est-à-dire à peu près l'actuelle résidence de Madras (y compris l'État de Mysore, mais non compris le Malabar), constituait le puissant royaume de Narsinga. Le Malabar formait une poussière d'États, chacun sous un rajah; la plupart reconnaissaient la suzeraineté nominale du plus puissant d'entre eux, dont la capitale était Calicut, port célèbre de temps immémorial pour son commerce des épices, du poivre, du gingembre et des autres denrées coloniales. Le souverain de Calicut, sorte d'empereur presque populaire en Europe, y fut connu sous le nom de Zamorin, mot dérivé de *Zmoudriya rajah*, ou *roi de la côte*[1]. Tous les ports vivaient du commerce des épices, pratiqué en fait par les Arabes, dont beaucoup venaient des rivages de l'Arabie et des escales de la mer Rouge. Ils affrétaient et chargeaient les navires et, sous l'appellation européenne de Maures, les dirigeaient soit sur le golfe Persique et Bassorah, soit sur la mer Rouge, par Aden d'abord, par Djeddah ensuite, et de là, soit par terre soit par mer, jusqu'au fond du golfe de Qolzoum, d'où les caravanes transportaient les marchandises au Caire et à Alexandrie, à travers un affreux désert de trois jours, infesté jusqu'au XIXe siècle par les brigands.

Les Arabes, si nombreux aux Indes, n'y constituaient cependant qu'un corps étranger. Limités au commerce maritime, ils étaient respectueux de la souveraineté locale, se soumettaient aux douanes, une des ressources principales des rajahs, et n'exerçaient que l'influence attachée à la richesse et aux relations commerciales; ils évitaient d'exciter la jalousie ou la suspicion des princes, tout en surveillant avec vigilance leur monopole de fait, car les Hindous proprement dits étaient de médiocres commerçants et de mauvais navigateurs.

Ces Arabes n'étaient pas les seuls étrangers. L'Europe, à laquelle l'Inde ne s'intéressait nullement alors, était représentée par de nombreux aventuriers, attirés soit par le simple goût du risque et de la nouveauté, soit par la réputation fabuleuse du pays des épices, soit encore parce que, perdus de réputation chez eux, ils fuyaient leur pays d'origine. La plupart étaient, comme en Abyssinie et en Arabie, des renégats; ceux, assez nombreux, à qui l'Islam avait été imposé, attendaient l'occasion de s'en défaire en rentrant dans leur patrie après fortune faite. D'autres espéraient, par l'apostasie, jouir plus facilement de l'hos-

---

[1] Voir les *Voyages d'Ibn Batoutah*, trad. Defrémery et Sanguinetti, 4 vol., Paris 1853-1859, t. IV, p. 89; reimp. par le *Journal asiatique*, 1893-1914. Voir sur ce voyageur, au tome Ier, p. 68 et seq. Batoutah dit que le roi de Calicut est un idolâtre nommé *Assamâry* (où l'on reconnaît déjà la consonance de Zamorin).

pitalité locale et de la confiance des maîtres indiens, pour se faire engager comme artilleurs ou artificiers dans les armées hindoues, à un moment où les guerres, à l'état endémique entre principautés, exigeaient des techniciens des armes à feu si mal connues. Les républiques italiennes fournissaient beaucoup de ces renégats n'ayant plus rien à perdre. D'autres avaient été capturés loin de leur patrie par des corsaires et vendus sur les marchés d'esclaves des régences africaines ou d'Alexandrie. Tous cherchaient à faire carrière et beaucoup y réussissaient. C'est ce qui explique que Vasco de Gama, débarquant à Calicut, ait trouvé aussitôt des Européens à qui parler : Juifs, Levantins, Catalans ou Italiens, au fait de la vie locale, mais n'ayant pas oublié leur pays d'origine et pressés d'offrir leurs services aux conquérants lusitaniens.

De ces étrangers, fort peu avaient assez de culture pour raconter leurs itinéraires et leurs aventures. La plupart n'étaient pas dignes de créance. Cependant quelques récits antérieurs à la période portugaise nous sont restés[1].

Le plus ancien est celui du célèbre rabbin espagnol Benjamin de Tudèle, qui quitta Séville en 1160 pour un voyage de treize ans. Il visita tout l'Orient ainsi qu'une partie de l'Arabie et les Indes. Son récit est des plus précieux[2].

Marco Polo, à son retour en Europe, fit une longue escale aux Indes en 1294 et visita certains ports dont il sut brosser un tableau remarquable. Nous y puisons le principal de ce que nous savons de la presqu'île à cette époque. Venu de Chine par le détroit de Malacca, il aborda aux îles Anchédives, puis à Ceylan et se rendit au Maabar (qui n'est pas le Malabar, mais la côte de Coromandel). C'est de là qu'il revint doubler le cap Comorin et remonter la côte du Malabar, avec arrêt dans divers ports. Il a noté soigneusement ce qui concerne la religion, les superstitions, le sacrifice des veuves sur le bûcher de leur époux, l'immolation volontaire aux dieux, le caractère sacré de la vache, le végétarisme, etc. Il étudie en même temps, avec le sens aiguisé du vrai Vénitien pour les articles de commerce, la finesse des cotonnades, la richesse des épices, les produits spéciaux comme le vin de palmier, le lait de coco, les noix de bétel et d'arec, le poivre, la cannelle, le clou de girofle. Il note les courants commerciaux

---

(1) Sur les connaissances qu'on avait en Europe de l'Inde au xve siècle, consulter Kunstmann, *Kenntniss Indiens im 15ten Jahrhundert*, Munich 1863, dont le livre est surtout consacré au voyage de Nicolas de Conti; R. H. Major, *India in the XVth century*, ouvrage cité à la bibliographie, t. Ier, p. lix, contenant quatre récits de voyage aux Indes au xve siècle, à savoir ceux d'Abd Er-Razak, de Nicolas de Conti, de Nicolas de Tver et de Girolamo di San Stefano, avec une excellente introduction historique. Cf. aussi Ch. Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 17.

(2) Nous ne donnons ici qu'une revision sommaire, sans bibliographie; ce n'est pas notre sujet.

venant de l'Extrême-Orient et sait qu'ils se divisent, l'un vers la mer Rouge, l'autre vers le golfe Persique. Il parle de la largeur de l'océan Indien, des navigations des Asiatiques vers une grande île à trente jours de mer, qui ne peut être que Madagascar. L'on met, dit-il, bien plus longtemps pour revenir, à cause des courants contraires. Aussi les Indiens ne dépassent-ils pas cette île vers le sud, non plus que Zanzibar sur la côte d'Afrique, par peur de ne pouvoir plus jamais revenir en raison de ces mêmes courants. Il nous documente aussi, mais par renseignements de seconde main, sur Aden et sur le pays de Habacha, l'Abyssinie, comme on l'a vu au tome Ier[1].

Ayant ainsi un aperçu général de l'Inde, Marco Polo partit par la côte du Guzerate et Cambaya, puis traversa le détroit d'Ormuz pour regagner l'Europe par Bassorah. Ses rapports, largement répandus en manuscrits jusqu'à l'épopée portugaise, formèrent la base presque unique de la documentation des Occidentaux sur les Indes et même sur la Malaisie et l'Insulinde, car les récits ultérieurs ne furent pas autant copiés et restèrent sans grand rayonnement.

En même temps que Marco Polo, passait aux Indes le Franciscain Giov. de Montecorvino, envoyé par le pape en Chine et qui fut archevêque de Pékin (Khanbalyk). Nous avons, de lui-même, une lettre de l'Inde, datée du Maabar en 1292.

Entre 1316 et 1318, le Franciscain Odoric de Pordenone visita tout l'Extrême-Orient. Il passa à Calicut et dans les ports du Dekkan, puis à Sumatra et Java et fit le voyage de Chine par Canton, Zayton, Nankin et Pékin. Il revint en Europe par la Perse. Il a laissé une description sommaire d'Ormuz (*Orenes*) ainsi que des chapitres descriptifs sur les côtes du Malabar et du Coromandel et sur la culture du poivrier[2].

Un des plus illustres voyageurs de tous les temps, le Berbère de Tanger Ibn Batoutah, nous a laissé de longs développements sur les séjours qu'il fit aux Indes en 1342, notamment à la cour du grand roi Mohammed Taglak (1325-1351), à Delhi[3].

Son récit, singulièrement plus développé que celui de Marco Polo, et d'une grande richesse pour le folklore, la religion et le pittoresque, ainsi que pour l'économie commerciale, n'eut aucune influence en Europe, où il resta totalement

---

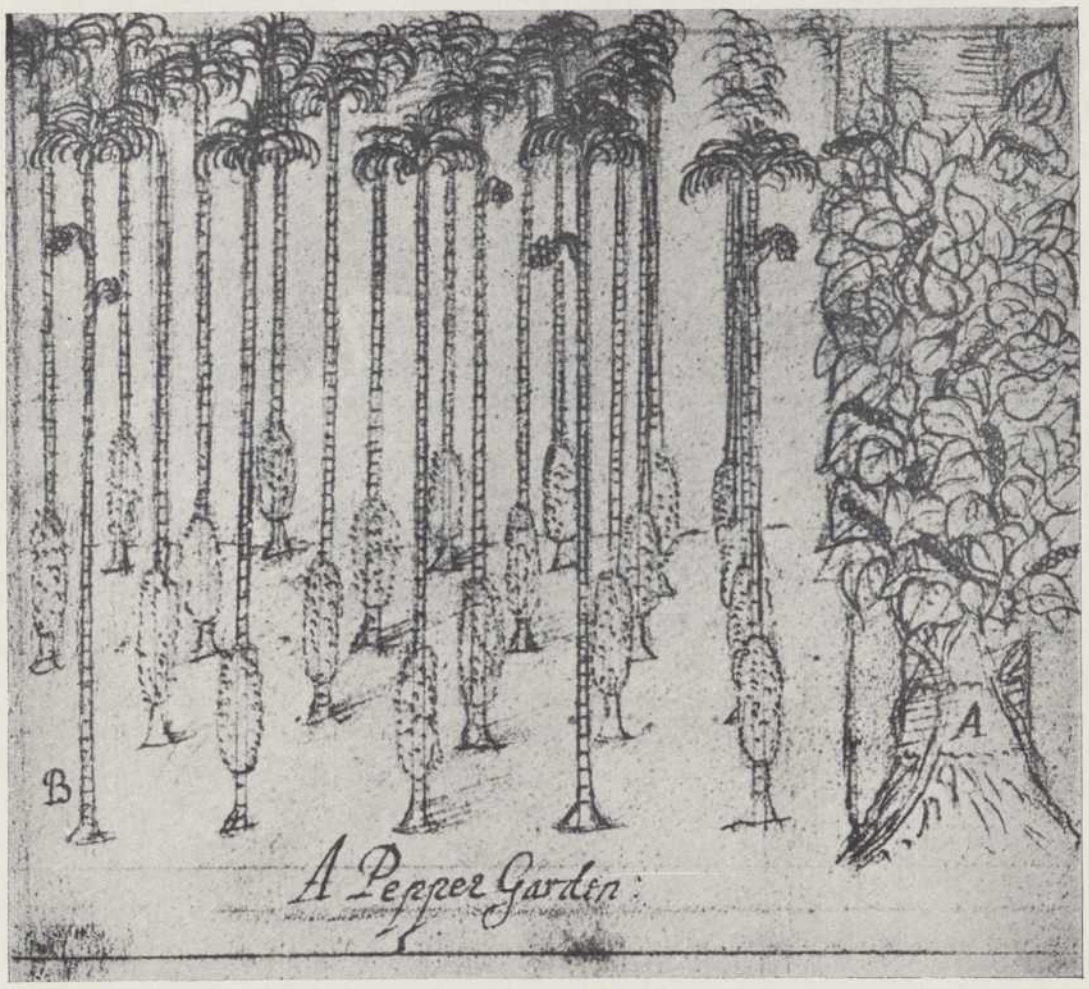
[1] Voir t. Ier, p. 278.

[2] Cf. H. Cordier, *Les voyages en Asie au xve siècle, du bienheureux frère Odoric de Pordenone*, Paris 1891, spécialement, p. 99 et seq.

[3] Ci-dessus, t. Ier, p. 68 et seq.

1. — La récolte de l'encens en Arabie.

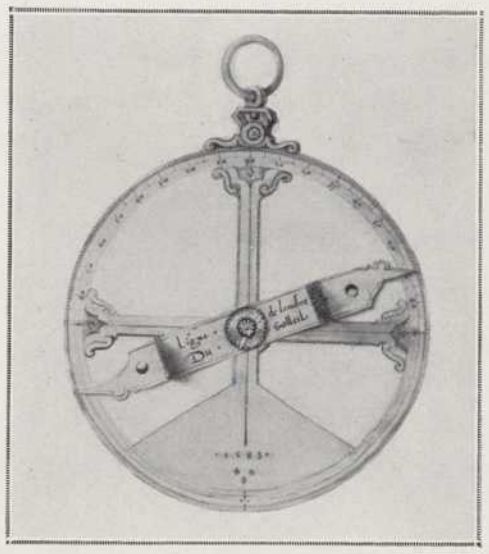
(A. Thévet, *Cosmographie universelle*, 1575, p. 119.)



2. — Une plantation de poivre.

(Sir Rich. Carnac Temple, *The Travels of Peter Mundi in Europe and Asia 1607-1667*, t. III, part I, fig. 9, p. 79, dans la collection Hakluyt, 2e série, n° XLV.)

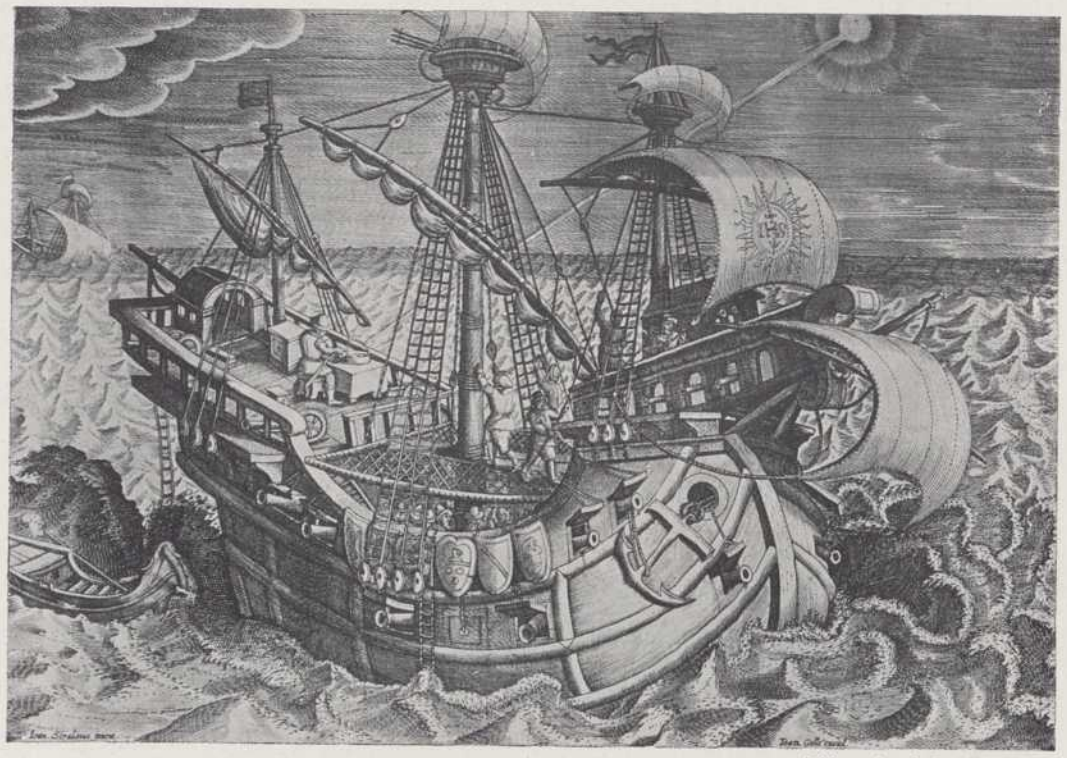
INSTRUMENTS NAUTIQUES.



L'Illustration, 8 décembre 1928.

1. — Astrolabe ordinaire utilisé par les navigateurs au XVIe siècle.

(*Les premières œuvres de Jacques de Vaulx, pilote en la marine*, 1583.)



L'Illustration, 8 décembre 1928.

2. — Caravelle du début du XVIe siècle, d'après une gravure du Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Nationale.

inconnu, comme d'ailleurs toute la science des écrivains arabes et des voyageurs écrivant en arabe.

L'Inde de Batoutah est celle des dynasties afghanes, antérieure de 300 ans à celle des Mogols. Il en raconte l'histoire, depuis la conquête par Aibek (1188), jusqu'au sultan Mohammed, dont le pouvoir, très faible (1325), était à la merci de ses gouverneurs plus ou moins révoltés. Batoutah, en route pour Calicut où il devait s'embarquer, subit dans le Dekkan central bien des aventures avant d'atteindre ce port fameux, dont il nous a laissé une description documentée par trois mois de séjour[1]. Il a fort bien décrit les éléments de commerce du Malabar et confirme en tous points Marco Polo, montrant que, si la piraterie règne sur les mers, le séjour des ports est libre, à la condition de payer la douane et d'en respecter les règlements. N'ayant pu exécuter sa mission, il visita les îles Anchédives, station usuelle des navigateurs, puis Ceylan, d'où il gagna Sumatra.

Vers le milieu du même siècle, les communautés chrétiennes de saint Thomas et le Sud de l'Inde reçurent la visite du Franciscain Giov. di Marignolli, envoyé à Pékin par le pape. Il revint par Ceylan, les Indes, Ormuz et Bagdad, et était de retour en 1353.

On connaît par le récit qu'il en a laissé, le voyage d'un envoyé du khan de Samarcande auprès du maharajah de Vizanagar, en 1441-1444. Ce récit, qui resta inconnu de l'Occident, a été traduit en français à la fin du XVIIIe siècle. Le voyageur, parti de Hérat en 1452, subit bien des traverses et séjourna quelque temps à Calicut, où il reçut médiocre accueil du Zamorin, puis à Vizanagar, dont il ne rapporta guère un meilleur souvenir.

Presque en même temps se place le voyage de l'Italien renégat Nicolas de Conti, qui visita les Indes; son récit est commenté plus bas, au § 2.

Nous possédons encore un récit curieux du voyage aux Indes d'Athanase Nikitine, un Russe de Tver, dont le manuscrit, provenant d'un monastère orthodoxe de Russie, a été publié en 1821 à Pétrograd[2]. Il fit un arrêt à Ormuz et de là gagna la cour de Beder. Son séjour aux Indes fut de quatre ans, et il repartit par Daboul (1468-1472).

De la fin du XVe siècle est la narration de Girolamo di San Stefano, objet du § 3 du présent chapitre, qui explora non seulement les Indes mais aussi l'archipel Indonésien et le Sud de la Chine. Enfin Ludovic de Varthema, également

---

[1] Plus bas, chap. III, § 6.

[2] Voir la traduction anglaise dans R. H. Major, *India in the XVth century*.

renégat, au temps même des premiers voyages des Portugais, se mit au service des rajahs et c'est alors qu'il entra en contact avec le premier vice-roi lusitanien d'Almeida (1507). Beaucoup d'autres voyageurs atteignirent les Indes et en revinrent au cours du moyen âge. Mais leurs récits sont perdus ou ignorés, si bien qu'en dehors des quelques pages extraites des récits conservés, l'on ne rencontre pratiquement aucun renseignement sur les Indes dans les historiographes

Fig. 3. — L'idée qu'on se faisait en Europe des habitants de l'Inde vers 1486 : à gauche un prêtre; à droite un laïque. (*Bernard von Breydenbach and his journey to the Holy Land, A bibliography compilated* by H. W. Davies, Londres 1911, pl. 37, d'après l'édition de Mayence 1486.)

ou écrivains occidentaux jusqu'au XVIe siècle. De l'Inde, ils ne savaient guère que le nom quasi fabuleux, associé à leurs réminiscences classiques sur Alexandre le Grand. De ses habitants, ils se faisaient, à la fin du moyen âge encore, une idée presque extravagante, comme le prouve la figure 3, tirée des voyages de Breydenbach, vers 1486. Mais le peu qu'ils savaient était suffisant pour enflammer leur imagination.

§ 2. — NICOLAS DE CONTI.

Issu d'une noble famille vénitienne installée à Damas, Nicolas de Conti partit pour les Indes avant 1420 et ne rentra dans sa patrie qu'en 1444 pour y mourir. Son voyage, raconté sous forme de questions et réponses, a été rédigé par Poggio

Brancioli, au moment où le voyageur venait demander à Eugène IV le pardon de son apostasie, qu'il affirmait faite sous la contrainte musulmane dans la mer Rouge, pour sauver sa vie. L'original en latin a été publié seulement en 1723 [1]. N. de Conti, après avoir traversé la Perse, longea les côtes du Malabar, visita certaines villes de l'Hindoustan et les îles de Ceylan, de Sumatra et de Java. Il atteignit la Chine méridionale, repassa par l'Inde et rentra par la mer Rouge. Il s'arrêta à Aden et de là, traversant le golfe du même nom, alla toucher la misérable escale de Berbera (*Barbora*), qu'il considère comme «en Éthiopie». Il fit voile ensuite pour Djeddah et Tor du Sinaï. Arrivé au Caire, la peste lui enleva sa femme et deux de ses enfants [2]. Nous n'avons aucun détail supplémentaire sur cette partie si importante de son voyage; mais de nombreuses pages nous décrivent les mœurs des Hindous, ainsi que les ports et villes de l'Inde, Cambaya, Tellichery et Maliapur, faubourg de Madras célèbre par la sépulture de saint Thomas [3]. Conti nous renseigne aussi sur les chrétientés nestoriennes de l'Inde, «communautés hérétiques réparties sur le pays entier, comme sont les Juifs parmi nous». Il décrit le sacrifice des veuves brûlées sur le bûcher de leur époux [4], les pratiques de sorcellerie, les animaux, les usages religieux. Il nous fournit aussi de curieuses informations sur la navigation des Hindous. «Ils croient à la puissance de la nécromancie pour obtenir des vents favorables. Ils dirigent leurs vaisseaux principalement par *les étoiles de l'hémisphère austral*, ne voyant que rarement les autres. Ils ne connaissent pas l'emploi de la boussole, mais mesurent leur direction et les distances par l'élévation du pôle. C'est par là qu'ils arrivent à savoir où ils sont. Ils construisent des navires beaucoup plus grands que les nôtres, capables de contenir 2000 muids [5], avec cinq voiles et autant de mâts. Les parties basses sont en triples planches pour résister à la force des tempêtes, auxquelles ils sont très exposés. Mais d'autres sont construits

---

(1) Ramusio, *Delle navigazioni e viaggi* (édition de 1606), n'ayant pu se procurer le texte latin original, qui circulait en manuscrit dès la fin du xve siècle, n'en a donné qu'une mauvaise traduction italienne : cf. ce texte latin dans Abbé Oliva, *Fortunae libri quatuor*, Paris 1723. La traduction anglaise, plus accessible, constitue le second récit de l'ouvrage de R. H. Major, *India, in the XVth century*. Le récit de Conti figure aussi en latin dans Kunstmann, *Kenntniss Indiens*. Voir sur ce personnage, Belleno Vincenzo, *I viaggi di Nic. de Conti, riscontrati ed illustrati*, Milano; et du même : *La cosmografia e le scoperte geografiche nel secolo xv ed i viaggi di Nic. de Conti*, Padoue 1908.

(2) R. H. Major, *loc. cit.*, t. II, p. 21.

(3) Voir plus loin, chap. iii, § 6.

(4) R. H. Major, *loc. cit.*, t. II, p. 24.

(5) Le muid est une mesure des plus variables selon les pays, allant de 200 à 3000 litres.

pour former des compartiments, de façon que, si l'un était envahi, les autres, restés intacts, puissent permettre de continuer le voyage[1]. »

Il est remarquable que ce récit contienne si peu de renseignements sur le commerce et surtout sur les lieux de production et la nature des épices.

§ 3. — GIROLAMO ADORNO ET GIROLAMO DI SAN STEFANO.

Tel n'est pas le cas du rapport que nous a laissé le Génois Girolamo di San Stefano d'un voyage effectué avec son compagnon Girolamo Adorno, mort en cours de route. Il a fort bien décrit les pratiques commerciales de certains des pays qu'il a traversés avant la fin du xve siècle[2].

Au printemps de 1494, G. di San Stefano et son compagnon avaient acheté au Caire une pacotille et s'étaient mis en route pour l'océan Indien par une voie différente de celle de Pero de Covilham. Ils avaient cheminé en barque sur le Nil jusqu'à la boucle de Kéneh (San Stefano l'appelle *Cane*). Là, par le fameux défilé du Wadi Hammâmat, ils atteignirent, en sept jours de caravane, la mer Rouge au port de Kosseir[3] et ils prirent passage sur une de ces barques non pontées, faites de planches assemblées par des cordes de palmiers sans clous ni pièces de métal, décrites avec angoisse par tant de voyageurs, depuis Ibn Batoutah jusqu'au P. Lobo[4]. Ils mirent 35 jours à atteindre Massaouah (*Mazua*), appelée par eux « le port du pays du Prêtre-Jean, dont le maître est un Maure ». Ainsi, quatre ou cinq ans après le passage du malheureux Antonio de Paiva, errant à la recherche d'une entrée de ce pays, d'autres voyageurs savaient ce qu'il paraît avoir ignoré et que Covilham ignora aussi jusqu'à son succès, lorsqu'il passa par Zeyla, à savoir que Massaouah est l'accès normal de l'Abyssinie.

---

(1) R. H. Major, *India in the XVth century*, t. II, p. 26-27.

(2) Cf. de La Roncière, *Découverte de l'Afrique*, t. II, p. 138-139, et aussi Marco Longhena, *Il testo originale del viaggio di Girolamo Adorno e Girolamo di San Stefano*, dans les *Studi ital. di filologia Indo-Iranica*, Florence 1905, t. V, p. 23. Le texte portugais du récit de San Stefano, adressé à J. J. Mayer à Bayreuth et daté de Tripoli de Syrie, 1499, avait été publié en 1502 à Lisbonne. Voir le texte italien dans Ramusio, *Navigazioni et viaggi*, t. I, p. 345 et seq. (édit. 1563).

Prospero Peragallo (dans son article : *Viaggio di G. di San Stefano e di Gerol. Adorno in India nel 1494-1499*, dans *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, série IV, vol. II, Rome 1901, p. 24-40) nous donne de ce voyage à la fois le texte portugais et une traduction italienne. Voir la traduction anglaise dans R. H. Major, *loc. cit.*, 4e récit.

(3) Voir sur ce port, au tome Ier, chap. iv, § 4, p. 80.

(4) Voir tome Ier chap. iv, § 1er, p. 65 et seq. Le voyage du P. Lobo sera raconté au tome III.

L'on y pêchait des perles de médiocre valeur. Uniquement préoccupés de parvenir aux Indes et non de pénétrer chez le Prêtre-Jean, nos Italiens durent séjourner deux mois avant de trouver une occasion de s'embarquer pour «Aden, où se fait un grandissime trafic». Ils y arrivèrent : «Le chef de cette terre est si juste et si bon, disent-ils, qu'il ne peut être comparé à aucun autre Seigneur infidèle». Leur séjour à Aden fut de quatre mois. Un second navire, construit aussi élémentairement que le premier, les porta en vingt-cinq jours à travers l'océan Indien, sur la côte de Calicut, qu'ils appellent l'*Alta India*. Ils y trouvèrent «plus de mille maisons habitées par des chrétiens».

Ce fut une surprise et un enchantement. Peu de voyageurs européens avant eux ont décrit, pour les avoir vues de leurs yeux, les plantations de ces épices tant désirées, les lieux de production du poivre (pl. III), de la cannelle, du gingembre, etc. Cela donne d'autant plus de saveur à ce qu'en dit San Stefano[1] : «A la fin nous arrivâmes à une grande cité appelée Calicut : nous trouvâmes que c'est ici que pousse le poivre et le gingembre. Les arbres à poivre ressemblent au lierre, car ils s'enroulent autour des autres arbres auxquels ils peuvent s'accrocher. Ils ont des feuilles analogues au lierre (*suit une description de la plante*[2]). Quant au gingembre, les indigènes, pour le produire, plantent un morceau de racine fraîche qui, en un mois, devient un grand arbrisseau et a des feuilles comme le lys sauvage.

«Le souverain de cette ville est idolâtre et le peuple aussi; on y adore un bœuf ou le soleil.»

Nos voyageurs visitent Ceylan (*Zeylan*) : «C'est, disent-ils, la patrie de la cannelle, qui ressemble au laurier.» Sur la côte de Coromandel, ils voient pousser «l'arbre à sandal rouge, dont la quantité est ici telle qu'on en construit des maisons». Puis ils font escale en Birmanie, à Pegou. Ils y restent un an et demi et Adorno y meurt de maladie (décembre 1496).

De là, le survivant visita Malacca, où il arriva après vingt-cinq jours de voyage. Il y vit d'énormes stocks des plus précieuses épices locales : le poivre long, le benjoin, le sandal blanc, la noix de l'Inde, ainsi que des quantités de soieries venues de la Chine. A Sumatra, on lui confisque tout ce qu'il possède. Il serait resté nu, si un cadi qui savait un peu d'italien ne l'avait sauvé[3]. Voulant

---

(1) Prospero Peragallo, *Viaggo* (*Boll. Soc. Geogr. Ital.*, 1901), p. 30 et seq.

(2) Cette description ne correspond guère à l'image du poivrier que représente notre planche III. Il est exact que le poivrier commun de l'océan Indien est un arbuste grimpant.

(3) Cf. Prosp. Peragallo, *Viaggio*, p. 35. Ainsi l'on trouvait, jusqu'aux limites du monde connu, des musulmans venus de la Méditerranée et parlant les langues des Francs.

retourner à Cambaya, il aborde, après vingt-cinq jours de mer, aux îles Maldives (*Maldivar*), petites, basses et inhabitées. La barque non pontée est remplie par les pluies équatoriales et va au fond. A Cambaya, ville gouvernée par un musulman, il s'abouche avec des marchands arabes d'Alexandrie et de Damas. L'un d'eux, en route pour Ormuz, le prend à son service. Ormuz était le centre du marché des perles de belle qualité, qui affluaient des îles Bahrein. Il continue sa route vers l'Europe avec des marchands arméniens. Leur itinéraire, fort détourné, les mène en Perse, à Chiraz (*Siraz*), Ispahan (*Spaan*), puis à Kasan (?), à Soltania et à Tauris.

Après avoir été capturé et dépouillé, le Génois passe à Alep et regagne la côte à Tripoli de Syrie, anxieux de rentrer dans sa patrie.

Le voyage de G. di Stefano, commencé avant celui de Vasco de Gama, se termina sensiblement en même temps et n'eut pas d'influence sur les explorations portugaises. Cependant, à peine parvenu à la côte méditerranéenne, Girolamo dut apprendre le retour sensationnel du hardi Portugais dans sa patrie, car nous avons de lui une lettre écrite de Tripoli et datée de la même année 1499, adressée à Lisbonne. Il savait donc que l'intérêt principal du commerce des épices se concentrait désormais au Portugal. Il était à son époque peut-être le seul Occidental capable de fournir des indications sur les pays au delà des Indes et sur la Malaisie. Nous ignorons si les Portugais surent le faire interroger. On le retrouve à Gênes en 1501, en grande intimité avec le patriciat et fréquentant les amis de Christophe Colomb. Nul doute qu'il ne prît un intérêt passionné au mouvement des grandes découvertes. Sa fin n'est pas connue.

CHAPITRE III.

VASCO DE GAMA ET LA ROUTE DES INDES.

---

§ 1. — LA SCIENCE NAUTIQUE ET ASTRONOMIQUE DES PORTUGAIS AU MOMENT DU VOYAGE DE VASCO DE GAMA.

Les plus anciennes méthodes pour calculer la latitude : le *Gnomon*. — Pithéas de Marseille. — Rôle de l'étoile polaire. — Les relevés de Ptolémée. — Le quadrant et l'astrolabe; ancienneté de ce dernier.

La science astronomique et nautique du xve siècle est essentiellement portugaise et juive. — Calcul de la distance du soleil au pôle. — *La Junta das mathematicas* de Lisbonne. — L'*Almanach Perpetuum*. — Le *Règlement de Munich*. — Le *Traité de la Sphère*. — Le problème des longitudes reste encore insoluble.

§ 2. — LE TRAITÉ DE TORDESILLAS (1494).

Nécessité d'une délimitation entre les possessions portugaises et espagnoles : la compétition pour les découvertes; les efforts de Christophe Colomb et ses premiers voyages.

Bulle du 4 mai 1493. — La démarcation à cent lieues à l'ouest des Açores. — Négociation de Madrid. — Traité de Tordesillas du 7 juin 1494.

Avènement de Manoel II le Fortuné. — Organisation du commerce maritime et colonial portugais. — La maison de la *Mina*. — Destruction des archives par le tremblement de terre de 1755.

§ 3. — LE PREMIER VOYAGE DE VASCO DE GAMA.

Dix ans se passent depuis la découverte du Cap. — Hésitation des Portugais à reprendre les explorations. — L'océan Indien est-il une mer fermée? — Mort de Jean II (1495).

La personnalité de Vasco de Gama. — L'iconographie de la flotte portugaise. — Le départ (25 mars 1597). — Le cap Vert. — Le cap de Bonne-Espérance.

§ 4. — LA CÔTE D'AFRIQUE : LE PAYS DES ZINDJI.

Le Natal (Noël 1597). — Le Mozambique : ancienneté du trafic arabe avec l'Arabie méridionale. — Description de la côte des Zindji par Ibn el-Wardi. — Nécessité de trouver des pilotes. — Monbassa. — Long séjour à Mélinde.

§ 5. — LE PILOTE ARABE DE VASCO DE GAMA.

L'amiral portugais s'assure les services du meilleur navigateur arabe des mers de l'Inde, Ahmed ben Madjid, auteur de nombreux ouvrages sur la science nautique. — Les méthodes et les instruments astronautiques arabes, le pouce arabe ou *isba*. — Les cartes arabes. — Cause de la disparition des cartes nautiques portugaises. — Le secret et la cartographie.

Départ de Mélinde pour Calicut (6 août 1498).

§ 6. — LES PORTUGAIS À CALICUT.

Situation du Malabar lors de l'arrivée des Portugais. — Les musulmans, les chrétiens Thomistes. — Premières relations avec le Zamorin. — Elles se troublent, otages; visite à Cananore et Goa.

Le voyage de retour (10 décembre 1498-18 septembre 1499). — Conséquences du voyage.

§ 7. — LES PREMIERS SUCCESSEURS DE VASCO DE GAMA.

I. Cabral, 2e *expédition aux Indes*, 1500. — La succession des expéditions. — Ouvrage de P. Barreto de Rezende. — La flotte de Cabral. — Ordre d'amener le Zamorin à interdire tout commerce arabe avec la mer Rouge. — Calicut (septembre 1500). — Le Zamorin feint des sentiments pacifiques; obstructions au chargement. — Les Portugais saisissent les navires arabes. — Visites à Cochin et Coulam. — Voyage de retour.

II. João de Nova (*3e expédition*, 1501) : combat naval contre la flotte du Zamorin. — Le roi Manoel ordonne la course à outrance contre le commerce arabe.

§ 8. — SECOND VOYAGE DE VASCO DE GAMA (4e EXPÉDITION, 1502).

V. de Gama reçoit le titre d'Amiral des Mers d'Orient. — Traité avec Cananore. — Énorme cargaison d'épices rapportées des Indes.

Expédition de Vincent Sodre au Bab el-Mandeb. — D. F. Pereira reconnaît pour la première fois Socotora. — La flotte de Sodre est dispersée aux îles Kuria Muria. — Retour de Vasco de Gama à Lisbonne (1504).

§ 1. — LA SCIENCE NAUTIQUE ET ASTRONOMIQUE DES PORTUGAIS AU MOMENT DU VOYAGE DE VASCO DE GAMA[1].

Fig. 4. — Les armes du Portugal au début du XVIe siècle (tiré de *Gesta proxime per Portugalenses*).

Même au temps où les marins se bornaient à voyager de cap en cap, longeant la terre et jetant l'ancre tous les soirs, des instruments nautiques élémentaires leur étaient indispensables pour déterminer approximativement l'heure, et dans une certaine mesure la latitude. Dès les plus anciennes périodes de l'antiquité classique, les Grecs savaient calculer la hauteur du soleil sur l'horizon au moyen de la longueur de l'ombre projetée par une tige verticale de longueur

---

[1] Ce sujet, fort obscur jusqu'à ces dernières années, a été rénové et tiré au clair dans la mesure du possible par J. Bensaude, *L'astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes*, Berne 1912. Cet auteur y essaie avec succès de faire rendre à ses compatriotes la primauté des découvertes scientifiques qui ont permis la précision dans le problème des latitudes; du même : *Histoire de la science nautique portugaise*, résumé, 1917; *Les Légendes allemandes sur l'histoire des découvertes maritimes portugaises*, t. I, Genève 1917-1922; t. II, Coïmbra 1927.

On trouvera aussi des considérations très intéressantes sur le même sujet dans G. Ravenstein, *Martin Behaim, his life and his Globe*, London 1908, p. 12-20.

connue. C'est par ce gnomon élémentaire que Pythéas sut, au IVe siècle avant notre ère, déterminer la latitude de Marseille, sa patrie, avec une erreur ne dépassant pas une demi-minute[1]; mais cet instrument, exigeant l'immobilité, n'était pas utilisable à la mer. Pour se diriger de jour, les navigateurs réglaient leur course sur celle du soleil; et de nuit, ils disposaient dans l'hémisphère boréal d'une étoile occupant une position presque fixe, l'étoile polaire. Toutefois, il y a 2000 ans, l'étoile β de la Petite Ourse était plus près du pôle que la polaire. Cette dernière se rapprocha peu à peu du pôle et sera à sa distance minimum en l'an 2095, sans jamais coïncider avec lui; puis elle s'en éloignera. Ce qui précède explique que dans l'antiquité les marins aient surtout eu les yeux fixés sur β de la Petite Ourse. Mais il n'en était plus ainsi vers le début du moyen âge.

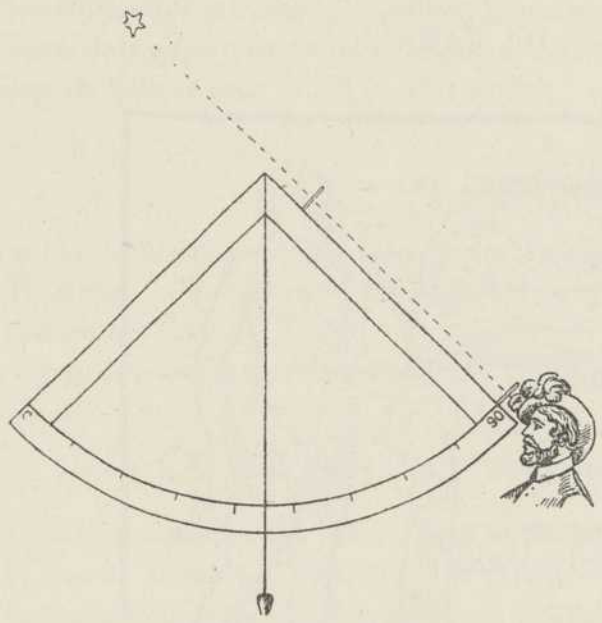


Fig. 5. — Un quadrant.
(G. Ravenstein, *Martin Behaim, his life and his Globe*, Londres 1908.)

L'invention de la boussole, coïncidant avec ce même début, marqua un grand progrès. On ne sait à qui l'attribuer[2]. Cette découverte anonyme est due probablement aux Chinois, qui ne l'utilisaient que sur terre. Ils l'apportèrent aux Arabes de l'océan Indien, aux temps des Omeyades[3]. Les Arabes, au contraire, l'employèrent sur un petit flotteur mis dans un verre ou cuvette, et non mobile sur un pivot. Un fait est certain, c'est qu'au cours des croisades, les navires chrétiens utilisaient la boussole. Mais même alors, les navigateurs marchaient

---

(1) Voir au tome Ier, chap. II, § 1er, p. 31, note 2. Ce même chapitre expose la solution donnée au problème des latitudes et des longitudes par Ptolémée et les géographes de l'antiquité.

(2) La plus ancienne mention que nous ayons trouvée de la boussole est celle du traité *De Utensilibus*, du XIIIe siècle, par Alex. Neckam. Il décrit l'aiguille «qui montre aux navigateurs le nord quand l'étoile polaire n'est pas visible». Dans le *Libro de las siete partidas* du roi Alphonse, rédigé en 1252, il est question aussi de l'aiguille aimantée. Cf. Bensaude, *Astronomie nautique*, p. 76.

(3) Cf. G. Ferrand, *Introduction à l'astronomie nautique des Arabes*, dans la *Bibliothèque des Géographes Arabes*, Paris 1928, p. 32.

à l'estime, et les anciennes cartes, longtemps, ne portèrent aucune graduation de latitude.

Le problème des latitudes, cependant, se posait avec acuité, lorsque la première traduction en latin de la *Géographie* de Ptolémée, par Nic. de Donis, au début du xve siècle, ramena l'attention, non des navigateurs, mais des savants,

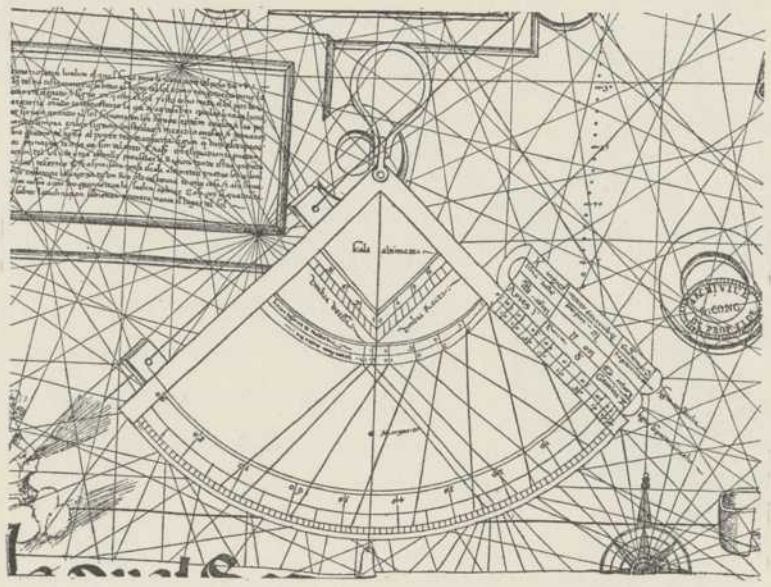


Fig. 6. — Le quadrant du planisphère de Ribero, 1529. (Voir pl. CLXVIII.)

sur les relevés astronomiques si remarquables du fameux géographe grec, dont les positions cosmographiques, après avoir servi à l'établissement de ses cartes malheureusement perdues [1], permirent la reconstruction — d'ailleurs arbitraire — des dites cartes, telles qu'on les voit dans les éditions du moyen âge de l'œuvre du grand Alexandrin.

De très bonne heure, les marins surent mesurer la hauteur du soleil ou des étoiles à l'aide du *quadrant*, appareil des plus simples, arc de cercle du quart de la circonférence, qui est en même temps le plus élémentaire des *astrolabes* (fig. 5 et 6). Ce dernier instrument est lui-même déjà ancien, puisque la Bibliothèque Nationale de Paris s'enorgueillit de montrer le superbe spécimen arabe signé d'Ahmed ben Khalaf, du milieu du xe siècle (fig. 7) [2]. Réduit à ses parties

(1) Ci-dessus au tome Ier, p. 36 et seq.

(2) On en trouvera une belle reproduction dans de La Roncière, *Découverte de l'Afrique*, t. I, pl. III. L'astrolabe est d'ailleurs plus ancien encore. F. Nau a pu nous donner la traduction d'un *Traité de l'astrolabe plan par Sévère Sabokt, écrit au viie siècle, d'après les sources grecques*, Paris 1899. Sur les instruments utilisés par les Arabes, cf. A. Sédillot, *Mémoire sur les instruments astronomiques des Arabes*, Paris 1841.

essentielles, c'est-à-dire dépouillé de ses accessoires astrologiques (l'araignée, la projection de la sphère, etc.), cet astrolabe ne diffère pas de ceux en usage jusqu'au XVIIIe siècle. En soi-même, ce n'est qu'un disque gradué vertical soutenu par un anneau, avec une réglette mobile autour du centre et orientable, surmontée d'une ligne de mire pour viser les astres. Le navigateur mesure, en maniant la réglette, l'angle formé par la direction de l'étoile polaire avec la verticale, angle dont le complément est égal à la hauteur du pôle au-dessus de l'horizon, c'est-à-dire à la latitude. On mesure aussi aisément l'angle formé par le soleil avec l'horizontale.

Fig. 7.
L'astrolabe arabe d'Ahmed ben Khalaf, vers 950.
(Bensaude, *L'astronomie nautique au Portugal*, Berne 1912, fig. 2, p. 37.)
(Voir la reproduction en phototypie dans de La Roncière, *loc. cit.*, t. I, pl. III, p. 16.)

Le quadrant n'est qu'un arc de 90° de l'astrolabe, où la règle mobile fixée au centre du dit arc donne, avec la direction du fil à plomb, la valeur de l'angle mesuré. Ce quadrant était d'usage courant au Portugal au milieu du XVe siècle et servit notamment au navigateur Diego Gomès. C'est du quadrant que dérive le sextant plus moderne ou sixième partie du cercle, dont l'arc est réduit à 60°, ce qui suffit dans la pratique.

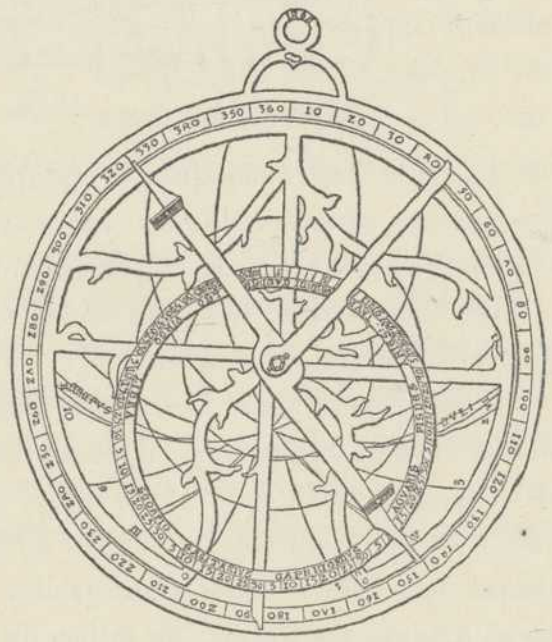


Fig. 8. — L'astrolabe de Regiomontanus, 1468.
(Bensaude, *L'astronomie nautique au Portugal*, Berne 1912, p. 37, d'après Sofus Rüge, *Zeitalter der Entdeckungen*, Berlin 1881.)

On ignore à quelle époque les navigateurs chrétiens, imitant les Arabes de la Méditerranée, se mirent à utiliser ces deux instruments, mais ce fut assez tôt,

puisque nous possédons une description de l'astrolabe remontant au milieu du XIe siècle [1] et un *Traité du Quadrant* datant de 1276 [2]. Et nous savons aussi que Jean Ier d'Aragon, féru d'astronomie et patron de l'école cosmographique catalane des Majorquins, distribuait aux princes ses voisins des astrolabes et des portulans, notamment au comte de Foix, en 1391. Les historiens portugais de la conquête nous rapportent que le quadrant était d'usage général au temps d'Henri le Navigateur et que Cà da Mosto s'est servi de l'astrolabe pour ses observations astronomiques en Guinée en 1455. Diego Gomès [3] enregistre l'usage du quadrant et de la carte nautique, c'est-à-dire de la carte plane ou du portulan ne donnant que les côtes, dès 1462. Ainsi, quoique les astrolabes et sextants restassent fort primitifs, il n'est pas exact qu'ils fussent, comme le dit De Barros [4], une invention toute récente de Regiomontanus, dont nous connaissons le modèle, encore très proche de celui des Arabes et peu original (fig. 8). A plus forte raison ces instruments ne doivent-ils rien aux médecins juifs Rob. et Gins. Hebraeus, élèves de Regiomontanus. Tout au plus ces savants purent-ils y introduire des modifications de

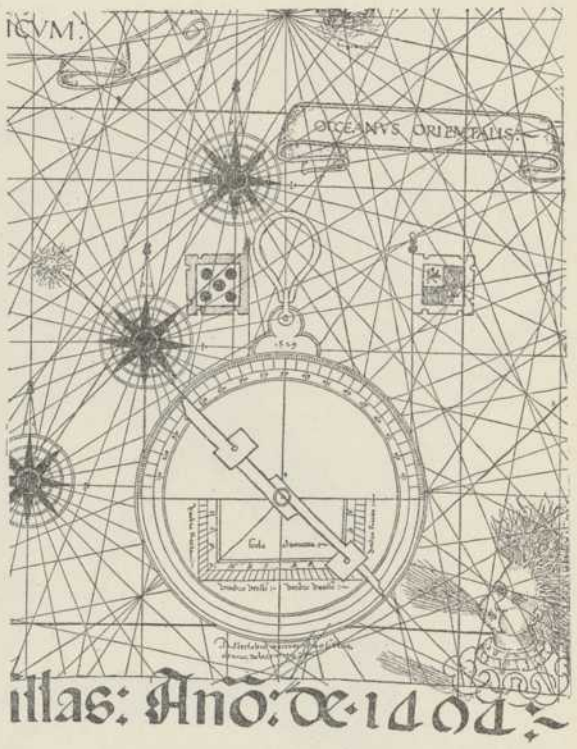


Fig. 9. — L'astrolabe du planisphère de Ribero, 1529. (Voir pl. CLXVIII.)

---

[1] Celle de Herm. Contractus de Vehringen, élève du monastère de Reichenau : *De mensura astrolabii*, écrit avant 1054.

[2] C'est celui de Robert d'Anglès, écrit à Montpellier. Cf. Tannery, *Le Traité du Quadrant de Me Robert Anglès*, Paris 1897, p. 30 et seq.

[3] Cf. de cet auteur : *De prima inventione Guineæ*, trad. portugaise par Gab. Pereira (*Bol. Soc. Geogr.*, Lisbonne 1898, p. 267). Voir aussi, sur l'importance de l'astrolabe : Baguette, *Die Bedeutung des Astrolabiums*, Bonn 1909; et Gelcich, *Die Instrumente und die wiss. Hülfsmittel der Nautik zur Zeit der grossen Laender-Entdeckungen*, dans *Hamb. Festschrift zur Erinnerung der Entdeckung Amerikas*, Hambourg 1892.

[4] Cf. De Barros, *Da Asia*, Lisbonne 1553, déc. I, IV, 2.

forme ou en éliminer les éléments inutiles aux marins, de manière à les amener à leur forme définitive et simplifiée (fig. 9 et 10, et pl. IV)[1]. Ils ne surent pas

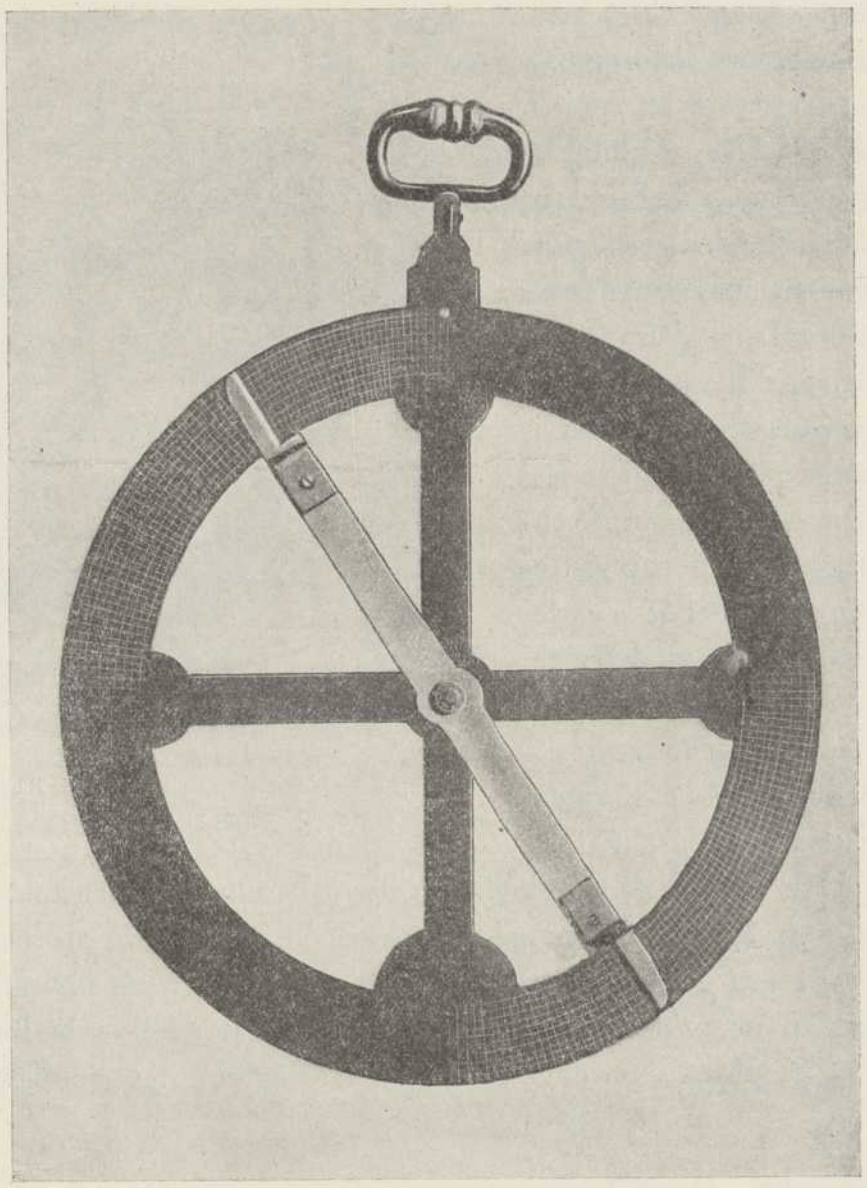


Fig. 10. — L'astrolabe nautique des Portugais.
Exemplaire unique conservé à l'Observatoire de Coïmbra (hauteur 0 m. 50, poids 10 kilos), d'après une photographie communiquée par le Dr Costa Lobo, Directeur de l'Observatoire de Coïmbra.

---

[1] Sur l'utilisation de l'astrolabe portugais, voir la note ci-après, communiquée par le Dr Costa Lobo, Directeur de l'Observatoire de Coïmbra, et tirée de l'article de L. Pereira da Silva, *O Astrolabio nautico dos Portugueses*, dans la revue *Aguia*, n° 64, Porto.

L'astrolabe nautique dont se servaient les marins portugais à l'époque des découvertes se composait de deux parties : la roue et l'éclimètre, suivant la nomenclature dont D. João de Castro s'est servi dans l'itinéraire de Lisbonne à Goa

en corriger les imperfections, plus grandes encore à la mer, et à cause desquelles des erreurs de plus de 5° dans le calcul cependant assez facile des latitudes, étaient courantes.

Sur terre, on employa des appareils plus compliqués, comme le *météoroscope* (fig. 11), qu'utilisa Martin Cortez (fils du conquistador du Mexique) pour calculer le temps par des altitudes

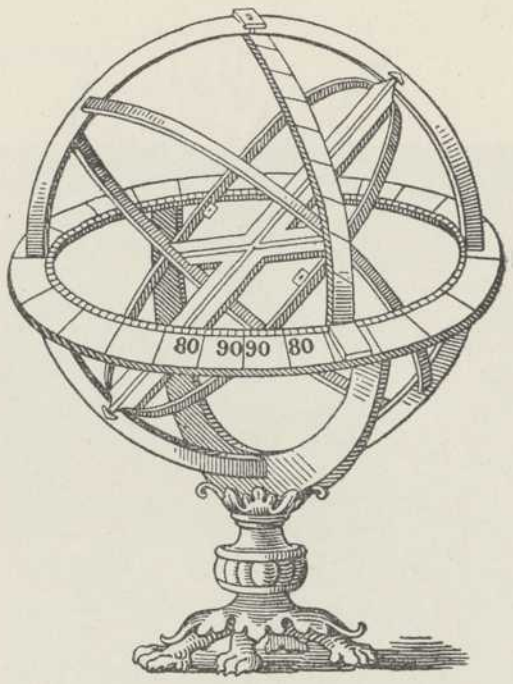


Fig. 11. — Le Météoroscope.
(G. Ravenstein, *Martin Behaim, his life and his Globe*, Londres 1908.)

(voir l'*Itinéraire de Lisbonne à Goa par D. João de Castro*, annoté par João Andrade Corvo, Lisbonne 1882, p. 365).

1° *La roue* était un cercle avec cadran gradué de 0 à 90 degrés, muni d'un anneau pour la suspension de l'instrument.

2° *L'éclimètre* était une *alidade* mobile autour du centre du cercle, ayant, attenant aux extrémités, deux *pinnules* percées; les points aiguisés de l'éclimètre glissaient sur le limbe gradué pour marquer la hauteur du soleil ou sa distance zénithale, suivant que le 0 de la graduation se trouvait sur le diamètre horizontal ou sur le diamètre vertical de l'astrolabe suspendu.

Les astrolabes en laiton de petite dimension se suspendaient à la main au moyen d'un nœud coulant fait avec un cordon passé dans l'anneau fixé à la partie supérieure du limbe. Si l'instrument était de grande dimension, comme l'astrolabe en bois que Vasco de Gama avait avec lui, et qui était de trois empans de diamètre (suivant ce que rapporte João de Barros), ou comme celui de laiton qui existe à l'Observatoire astronomique de l'Université de Coïmbra (fig. 10), avec un demi-mètre de diamètre, il était alors suspendu à trois pièces de bois montées en forme de chèvre. L'observateur, ayant l'astrolabe suspendu devant lui, orientait le limbe de la roue sur le plan vertical du soleil et faisait mouvoir l'éclimètre autour du centre jusqu'à ce que l'ombre de la pinnule supérieure vînt tomber sur la pinnule inférieure, de manière qu'un rayon de lumière solaire passât par les orifices des deux pinnules. Alors l'éclimètre se trouvait dans la direction du soleil et la lecture du limbe donnait sa hauteur sur l'horizon à cet instant, si le 0 de la graduation se trouvait à l'extrémité du diamètre horizontal. — Dans les astrolabes portugais, on finit par placer le 0 à l'extrémité du diamètre vertical, et la lecture de l'instrument donnait immédiatement la distance zénithale du soleil, sans qu'il fût nécessaire de prendre le complément de la hauteur par 90 degrés.

Mais ce dont on avait besoin, c'était la distance zénithale du soleil à *midi vrai*, et ceci s'obtient très simplement avec l'astrolabe, sans la nécessité d'une montre. L'observateur, ayant l'instrument suspendu devant lui, un peu avant le passage du soleil au méridien, et conservant toujours un rayon de lumière solaire passant par les ouvertures des pinnules, voit l'extrémité supérieure de l'éclimètre monter constamment jusqu'à ce qu'elle se maintienne stationnaire, pour ensuite baisser quand le soleil descend déjà de l'autre côté du méridien. La plus grande hauteur du soleil, ou la plus petite distance zénithale, lue de cette façon sur le limbe, correspond au passage au méridien. C'est cette opération que les marins portugais appelaient *peser* le soleil. — Ainsi l'astrolabe donne la distance zénithale du soleil à midi vrai sans montre, ce que les marins s'entêtaient à ne pas comprendre, comme il résulte de la curieuse scène racontée par D. João de Castro dans l'*Itinéraire de Lisbonne à Goa*, p. 181 à 184; le commentateur, Andrade Corvo, pensait encore comme eux, puisqu'il parle de la difficulté de déterminer la hauteur maxima du soleil *par suite de la difficulté d'avoir l'heure vraie*.

Connaissant la distance du soleil au zénith d'un lieu au moment de la culmination au méridien, et sachant par une table de déclinaisons la distance du soleil à l'équateur à ce moment, il est clair que, calculant ces deux angles par des additions ou différences, on obtient la distance du zénith à l'équateur, et, partant, la latitude géographique du lieu. Le soleil peut être au nord ou au sud de l'équateur; de l'équinoxe du printemps à celui de l'automne, la déclinaison est boréale;

extra-méridiennes du soleil. Le même appareil, réduit à sa moitié supérieure, fut utilisé sous le nom d'*hémisphère nautique* (fig. 12)[1]. Mais ces appareils, nécessairement calculés pour une latitude déterminée, ne servaient pas aux navigateurs : il en était de même de l'*horomètre*, servant à calculer les heures de la nuit par l'étoile polaire et ses gardes sidérales, ainsi que du *Polymetrium* de Waldseemüller (fig. 13). Il y avait encore d'autres espèces d'*horologii viatorum*, combinaisons du *cadran solaire portatif et pliant horizontal à ficelle* (fig. 14), avec un *compas*. On en voit un exemplaire de 1451 au musée d'Innsbrück; un autre, de 1452, provenant de la collection Spitzer, est au British Museum à Londres : la ficelle sert de gnomon et se trouve tendue en levant la plaque supérieure. Tous ces appareils manquaient de l'universalité requise, tandis qu'on aurait pu utiliser partout un cadran solaire équinoxial portant, sur le cadran plan et parallèle au plan équinoxial, un style ou gnomon perpendiculaire au centre. Un tel cadran aurait pu servir à calculer la variation du compas et même la latitude en mesurant la longueur de l'ombre

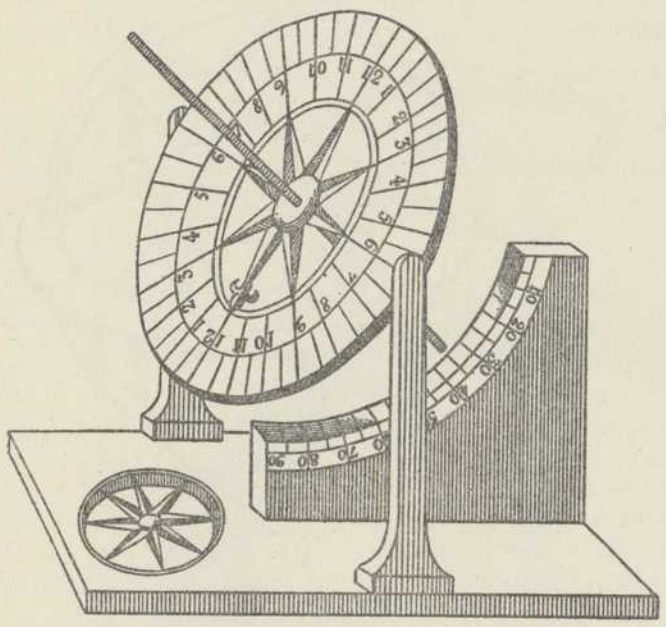


Fig. 12. — Le Cadran équinoxial universel.
(G. Ravenstein, *Martin Behaim, his life and his Globe*, Londres 1908.)

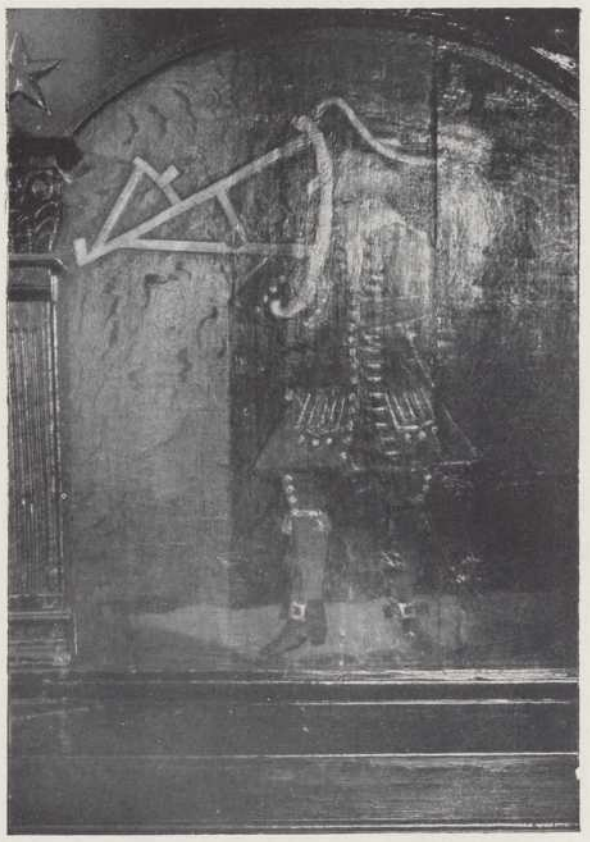
---

elle est australe le reste de l'année. Le soleil peut être au nord ou au sud du zénith du lieu, ce qui se reconnaîtra par l'observation des ombres à midi, suivant qu'elles s'étendent au sud ou au nord. L'ensemble des règles applicables dans les différents cas constitue le *régime de la hauteur du pôle;* cette hauteur est égale à la latitude du lieu. Le *régime* peut se résumer à deux règles. Si soleil et ombres sont d'un même côté (nord ou sud), la latitude est la somme des deux angles. Si soleil et ombres sont de côtés différents, on obtient la latitude par la différence entre la distance zénithale et la déclinaison solaire, soustrayant l'angle plus petit du plus grand. La latitude aura le même sens, boréal ou austral, que la déclinaison; si la distance zénithale est l'angle le plus grand, la latitude aura le même sens que celui où s'étendent les ombres.

Sur le même sujet, voir encore, du même Pereira da Silva, *Étude astronomique des Lusiades*, Coïmbra 1915, chap. viii, p. 129.

[1] G. Fourniez, *Hydrographie*, Paris 1643, *bb.* X, *cc.* 17-18.

INSTRUMENTS NAUTIQUES.



Église de Burntisland (Écosse).

Deux panneaux peints, endommagés, trouvés sous un badigeon, montrant des maîtres mariniers en train de prendre des hauteurs avec des instruments en usage aux XVIe et XVIIe siècles.

(Dr Gunther, *The mariners Astrolabe*, dans le *Geographical Journal*, octobre 1928, p. 343.)

EXPLICATION.

L'image de droite représente l'appareil inventé par Davis (*The Seaman's Secret*, 1594) et perfectionné ensuite, qui resta en usage surtout dans la marine britannique jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. Pour le détail de son emploi, voir F. Marquet, *Histoire générale de la navigation, du XVe au XXe siècle*, Paris 1931, p. 113.

Quant à l'image de gauche, elle représente une *arbalète* et un astrolabe tenu à la main. Ce dernier n'appelle pas d'observation. L'arbalète au contraire est bizarre et même incorrecte. D'abord l'ordre des trois marteaux est inversé. Leur longueur devrait aller en croissant de gauche à droite. En outre la différence des longueurs devrait être plus grande et l'utilisation des crochets qui les terminent ne se comprend que si les trois marteaux sont retournés. En ce cas ils serviraient de *gabet* ou pinnule, pour permettre à l'observateur de s'assurer de la verticalité du plan de l'instrument (voir à l'ouvrage précité, p. 112).

projetée par le gnomon. Mais il ne semble pas qu'un appareil de ce genre ait été employé pendant les premières années des grandes découvertes, puisque Magellan, en 1520, tout en déplorant les imperfections du sablier horaire, devait encore s'en contenter pour le calcul du temps.

Sensiblement à la même époque, et sans doute à l'instar des Arabes[1], les navigateurs pratiques, c'est-à-dire les patrons de navires, se servirent, pour calculer la hauteur du pôle, d'appareils encore plus simples, mesurant cette hau-

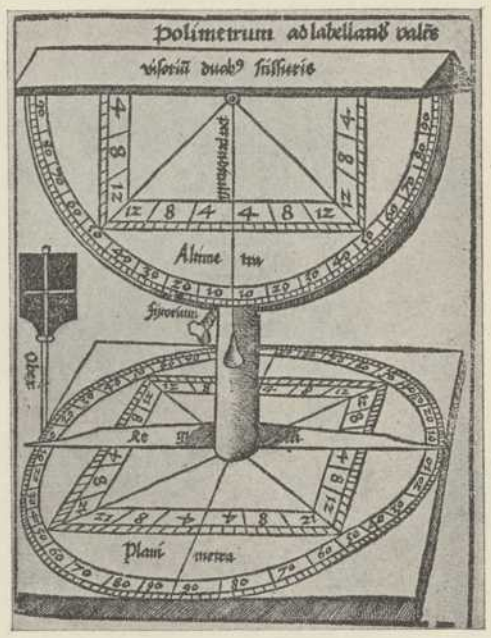


Fig. 13. — Le *Polymetrium* de Waldseemüller. (Reisch, *Margarita Philosophica Nova*, 1512.)

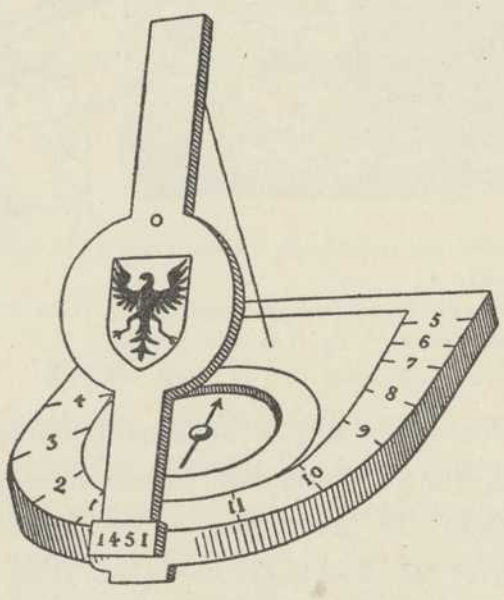


Fig. 14. — Le Cadran solaire horizontal à ficelle, 1451. (G. Ravenstein, *Martin Behaim, his life and his Globe*, Londres 1908.)

teur non plus par rapport à la verticale, mais par rapport à l'horizon, directement; telle est l'*arbalète* ou *arbalestrelle*, qui, à cause de sa simplicité, et malgré sa moindre exactitude, resta très tard en usage chez les marins sans connaissances scientifiques. Cet appareil pouvait être utilisé à volonté en visant l'étoile ou en lui tournant le dos (fig. 15 et 16)[2]. Dans ce dernier cas, il portait au sommet de l'angle un fragment de miroir ou de réflecteur. Il a connu de nombreuses variantes, et la planche V, reproduisant des fresques abîmées

---

[1] Plus loin, § 5 du présent chapitre.

[2] Certains de ces dessins, reproduits par G. Ferrand (*Introduction*, p. 7 et 8), sont tirés de G. Bigourdan, *L'astronomie*, Paris 1911, p. 116-118; d'autres proviennent de G. Ravenstein, *Martin Behaim*. La plus ancienne description de l'arbalète est celle de Levi ben Gersom, Juif de Bañolas en Catalogne, dédiée au pape Clément VI en 1342.

de l'église de Burntisland, en montre des modèles tardifs plus compliqués, encore en service au XVIIe siècle[1]. Au XVIe, on employa couramment en même temps l'astrolabe et l'arbalète, comme le montre la figure 17, où l'on voit, à l'avant et à l'arrière d'une caravelle, quatre marins occupés à la fois et deux par deux à calculer la latitude.

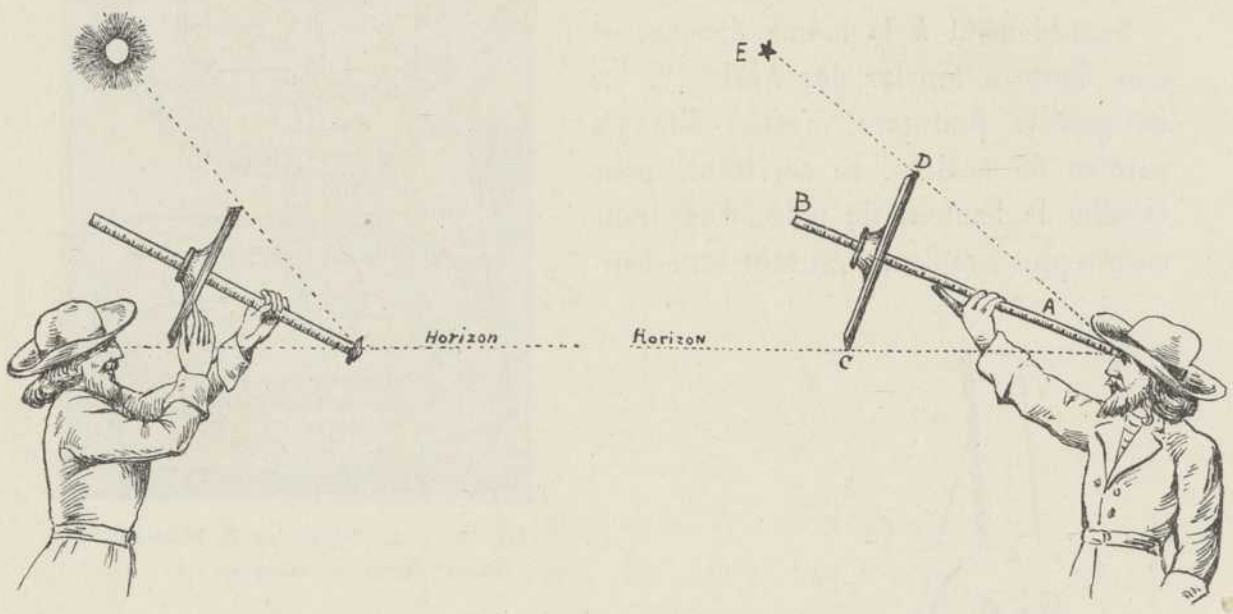


Fig. 15 et 16. — Arbalète employée par devant et par derrière (tiré de G. Bigourdan, *L'astronomie*, 1911, p. 116-118). (G. Ferrand, *Introduction à l'astronomie nautique arabe*, Paris 1928, fig. 12 et 13, p. 7 et 8.)

On a cru longtemps que l'astronautique ou astronomie *ad usum navigantium* devait ses progrès à l'école mathématique allemande de Nuremberg, et notamment à Regiomontanus et à Martin Behaim. En réalité, les précurseurs de ces études au Portugal n'eurent que peu de rapports avec les savants germaniques. D'ailleurs Behaim, qui vint au Portugal seulement en 1484, n'était, malgré sa réputation exagérée, ni un cosmographe, ni un géographe, mais un marchand. L'astronautique est une science essentiellement portugaise, espagnole, catalane et provençale, mais entre les mains des Juifs. Ces derniers écrivaient en hébreu et tenaient eux-mêmes leur science des Arabes, qui l'avaient reçue des Grecs, ou pour parler avec plus de précision, de Ptolémée lui-même, c'est-à-dire, pour la science de la sphère, de son célèbre ouvrage l'*Almageste*. C'est Bensaude qui a montré tout ce que l'astronomie doit aux Juifs et combien est longue la liste

[1] Cf. sur les modèles anglais les plus anciens : *The Seaman's secret*, Londres 1606; et Sir A. Markham, *The Voyages and Works of J. Davis*, dans la collection Hakluyt, Londres 1880.

des ouvrages sur la cosmographie, les mathématiques et la sphère, dont les rédacteurs furent, à peu d'exceptions près, des Juifs. Parmi ces traités, les plus importants seulement furent traduits en latin[1].

Fig. 17. — Pilotes faisant le point (d'après une vieille gravure reproduite par Ch. de La Roncière dans *Jacques Cartier*). (Cliché l'*Illustration*.)

Depuis que le roi portugais Dinez, en 1290, avait fondé l'Université de Lisbonne, les mathématiques y avaient tenu une bonne place; en effet, des dernières années de ce roi date un code astronomique conservé à Madrid. Les princes lusitaniens furent en rapports suivis avec les Juifs catalans et majorquins, inventeurs de la cartographie plane à laquelle nous devons les portulans. Vers 1412, le roi avait engagé comme astronome Jacomo de Mallorca. A la cour, plus d'un savant et la plupart des médecins étaient des Juifs sortis des Universités musulmanes d'Espagne.

Lorsque ces mêmes Juifs, tolérés en Castille jusqu'en 1492, furent expulsés en masse, ils crurent trouver refuge au Portugal, où ils refluèrent au nombre

---

[1] Bensaude (*Astronomie nautique*, p. 34 et seq. et 52 et seq.) donne une longue série de ces traités, presque tous écrits en hébreu et édités sans traduction. La mathématique juive a fait l'objet de cinquante années de recherches par Steinstecher, *Mathematik bei den Juden*, Frankfurt a/M. Cet auteur cite 230 traités sur ce sujet, dont les auteurs sont des Juifs. Il a rassemblé dans toute l'Europe des instruments nautiques basés sur leur science. Voir aussi Dr Mendes de Remedios, *Histoire des Juifs au Portugal*, et M. Kayserling, *Chr. Colombus und der Antheil der Juden*, etc.

de 120.000. Leur espoir ne fut pas déçu d'abord; mais, dès 1496, la cour portugaise, cédant à la contagion de l'exemple, expulsa à son tour en bloc les Juifs. Elle craignait par sa tolérance de déplaire au pape, que, si peu de temps après le traité de Tordesillas (1494), elle désirait ne pas irriter, pour l'amener, malgré ses origines espagnoles, à maintenir la balance coloniale égale entre les deux couronnes. On ne fit d'exception que pour les Juifs qui se convertirent. Ces derniers n'en restèrent pas moins méprisés, quoique utilisés.

Il ne suffisait pas d'avoir les instruments indispensables, il fallait encore savoir s'en servir, et le problème était compliqué par le fait que l'observation à la mer, gênée par les mouvements des navires, est incertaine. Ajoutons que les marins étaient, d'ordinaire, peu capables de faire des calculs astronomiques. Les initiateurs du mouvement des découvertes devaient donc conseiller leurs explorateurs et les doter de méthodes scientifiques à leur portée, d'autant plus urgentes à rédiger et à établir, que la marche vers le sud des navires portugais longeant l'Afrique occidentale posa bientôt des problèmes nouveaux. En se rapprochant de l'équateur, l'étoile polaire devenait de moins en moins visible et, dans l'hémisphère austral, il fallait trouver de nouveaux points de repère, aussi fixes que possible, susceptibles de suppléer à l'invisibilité de cette étoile si utile. Pour obtenir la hauteur du pôle et calculer la valeur de l'angle, on dut pratiquer un procédé indirect. Si l'on mesure un jour donné la hauteur méridienne du soleil au pôle, la connaissance de l'angle obtenu permet de calculer la latitude. Cette distance du soleil au pôle pour chaque jour lors de sa plus grande hauteur, ou, si l'on préfère, la distance complémentaire qui le sépare de l'équateur, c'est-à-dire sa déclinaison, peut être calculée d'avance[1]. Mais c'est un calcul savant, que ne pouvaient réussir les marins livrés à leurs seules connaissances.

Telle est la raison pour laquelle les efforts successifs de Henri le Navigateur, de D. Fernand et de D. Jean, se portèrent vers l'établissement d'instructions pratiques avec tables, c'est-à-dire d'un règlement pour l'utilisation des instruments nautiques. Jean II réunit la *Junta das Mathematicas*, la célèbre *Commission des mathématiques*[2], comprenant Diego Ortiz de Vilhegas et Calzadinha de Léon, et dont firent partie surtout des Juifs, parmi lesquels Me Rodrigo de Pedras Negras et Me Joseph, qui est José Vizinho, élève de rabbi Abraham ben Samuel Zacuto

---

(1) Cf. L. Gallois, *Les Portugais et l'astronomie nautique à l'époque des grandes découvertes*, dans les *Annales de Géographie*, 15 juillet 1924.

(2) Cette *junta* ne se confond peut-être pas avec celle qui fut constituée pour élaborer le règlement des latitudes.

de Salamanque. De Barros mentionne aussi le nom d'un chrétien, Martin de Bohème, mais c'est sans doute une erreur. Ce dernier n'est autre que Martin Behaim, qu'on a dit sans aucune preuve élève du mathématicien nurembergeois Regiomontanus (voir son astrolabe à la figure 8)[1]. La commission, présidée par Vizinho à partir de 1485, sut forger un outil relativement pratique, à l'aide duquel purent se diriger désormais les navigateurs en calculant avec une exactitude suffisante les latitudes de leurs escales. Pour y arriver, Vizinho (que Christophe Colomb appelle Jhosephius) fit en 1485 le voyage de Guinée et il releva la hauteur du soleil à Sierra-Leone. Sans doute tous les navigateurs portugais reçurent l'ordre de rapporter après leurs voyages les hauteurs des lieux observés. Ainsi se constituèrent de précieuses archives techniques que, dès le retour de V. de Gama, les cosmographes utilisèrent pour établir leurs premières cartes modèles ou *padrones*, qui reçurent des graduations, véritable nouveauté, car les milliers de cartes planes faites auparavant (et presque toutes perdues) n'en comportaient aucune. Et la détermination des positions fut portée à une véritable perfection pour l'époque par l'amiral D. João de Castro, entre 1538 et 1541[2]. On navigua dès lors par la hauteur du soleil calculée avec des tables de déclinaison et à midi vrai[3]; et l'on établit des astrolabes en bronze de petit modèle, analogues aux astrolabes arabes, ce qui permit d'alléger les modèles de bois ou de métal en usage, jusque-là fort lourds et de grand calibre (fig. 10).

Avant les publications de Bensaude, on attribuait le mérite de ces beaux travaux aux mathématiciens de l'école de Nuremberg et l'on tenait pour établi que les tables sur lesquelles reposaient les élaborations de la Junta étaient celles des *Éphémérides* publiées par Regiomontanus en 1474 et réimprimées à Venise en 1483, calculées pour les années entre 1475 et 1506. Cependant, il n'en peut être ainsi, car ces *Éphémérides* ne contenaient pas les tables de déclinaison, lesquelles avaient été publiées par Regiomontanus séparément et ailleurs. Bensaude a établi victorieusement l'origine des tables portugaises en découvrant à la bibliothèque de Munich un *Règlement* en portugais, dont la date manque (probablement vers 1509), reproduction d'un règlement d'une vingtaine d'années

---

(1) Il n'avait que douze ans quand il a pu se rencontrer à Nuremberg avec Regiomontanus. Voir sur les exagérations concernant Behaim, ainsi que sur les sources, G. Ravenstein, *Martin Behaim*, p. 12. De Barros écrivait en 1539, c'est-à-dire 55 ans après l'arrivée de Behaim au Portugal.

(2) Comme on le verra au tome III.

(3) Voir l'explication de Pereira da Silva à la note de la page 38.

antérieur, celui-là même édité par la Junta[1]. Il a montré aussi que les calculs sur lesquels reposent les tables sont tirés de l'*Almanach Perpetuum*, rédigé en hébreu par le savant juif Abraham Zacuto, qui enseigna l'astronomie à Salamanque à partir de 1472 et passa ensuite au Portugal[2]. Son livre, composé entre 1473 à 1478 et utilisé en manuscrit par la dite Junta, ne fut publié en latin, à Leiria (Portugal), qu'en 1496[3]. Le nouveau règlement vit le jour avant le départ de Vasco de Gama (1497) et c'est à l'aide de ce document, notamment du calcul des latitudes qu'il contient, que l'illustre navigateur fit toutes ses observations nautiques.

Fig. 18. — Illustration de la sphère, tirée du *Règlement de Munich*, qui l'a pris dans Higinii Historiographi, *Poeticum Astronomicum*, édition Pasquier Lambert, Paris 1517.

Le *Règlement de Munich* se divise lui-même en deux parties : un règlement de l'astrolabe pour déterminer chaque jour la déclinaison et la position de l'étoile polaire, et un traité de la sphère (dont la figure 18 reproduit une gravure, d'ailleurs traditionnelle et sensiblement plus ancienne). Ce dernier traité, simple compilation de l'*Almageste* de Ptolémée et des ouvrages des mathématiciens juifs du moyen âge, surtout de Jean de Sacro Busto († vers 1250)[4], reçut, depuis le début de l'imprimerie, une soixantaine d'éditions entre 1472 et 1647. Le règlement de l'astrolabe, document secret simplifié à l'extrême à l'usage des marins commissionnés, visait plus à la rapidité des

---

(1) Nous ne pouvons entrer dans le détail de la discussion; les faits tels qu'ils résultent des études de Bensaude paraissent désormais établis. Le *Règlement de Munich* est un petit incunable unique que Bensaude a reproduit en fac-similé : *Regimento do Astrolabio e do Quadrante, tractado da Esphera do mundo, reproduction fac-similé du seul exemplaire connu, appartenant à la Bibliothèque de Munich*, hors commerce, 1914.

(2) Cet *Almanach Perpetuum* repose lui-même sur des bases anciennes et notamment sur les *Tables Alphonsines* de 1256 (édition de J. L. Germanus, 1483).

(3) Par Joseph Vizinho, médecin de Jean II, donc le Me Joseph de la *Junta*. Bensaude a reproduit l'exemplaire appartenant à la bibliothèque d'Evora, sous le titre *Zacuti Almanach perpetuum celestium motuum* (*Cadix 1473*). *Tabulae astronomicae Rabi Abraham Zacuti*, trad. de Joseph Vizinho, édition de 1496, Leiria, env. 1915, hors commerce.

(4) La *Sphaera mundi* de Sacro Busto (en latin Sacrobosco) a été éditée un très grand nombre de fois.

observations qu'à leur exactitude rigoureuse. Des exemples pratiques l'illustraient pour familiariser les usagers avec l'application des règles énoncées, encore bien compliquées pour eux. Il y est joint un règlement de l'étoile polaire permettant de prendre la latitude en mesurant la hauteur de cette étoile sur l'horizon et en apportant à ce calcul toutes les corrections qu'on savait déjà faire pour tenir compte de ce que cet astre n'est pas exactement au pôle. Ce règlement est complété par une liste de positions, c'est-à-dire par l'indication des latitudes déjà relevées des principaux points de la côte occidentale d'Afrique, mais jusqu'à l'équateur seulement. Les Portugais n'avaient d'ailleurs pas sensiblement dépassé l'équateur au moment où fut arrêtée la première rédaction de ces instructions. Plus tard, on s'abstint de donner l'indication des positions connues au sud de la ligne, afin de ne pas livrer des secrets de cette importance aux compétiteurs à la recherche des mêmes routes, dans le cas où les documents seraient tombés entre leurs mains par trahison ou capture. Le roi attachait tant d'importance au secret qu'un décret de 1504 interdit de porter sur les cartes marines aucune indication utile à la navigation au delà de l'île Saint-Thomas et du rio Manicongo, au 7e degré sud. Ce décret resta en vigueur une vingtaine d'années, jusqu'à ce que, les renseignements ayant filtré quand même, l'interdiction se montrât plus nuisible aux navigateurs portugais qu'utile au maintien du secret.

Le *Règlement de Munich* comporte en outre une table pour calculer le chemin parcouru par un navire qui ne suit pas une route nord-sud ou est-ouest, mais au contraire une route en travers coupant plusieurs parallèles ou méridiens. Il s'agit d'apprécier, par exemple, aussi exactement que possible, la distance parcourue lorsque le navire s'est déplacé d'un degré de latitude et savoir de combien il s'est écarté de la méridienne. C'est ce qu'on appelle la *courbe loxodromique*. Croyant faciliter ce calcul, les auteurs de portulans encombrèrent leurs cartes de nombreuses lignes de rhumbs issues de roses des vents, qu'ils multiplièrent; mais le procédé s'avéra sans valeur; il n'aurait abouti au résultat cherché qu'avec un tracé des côtes impeccable et tenant compte de la projection, ce qui manqua jusqu'au XVIIIe siècle, et eût imposé de transformer les lignes droites en lignes courbes selon la dite projection. Cependant, le calcul correct de la route parcourue autrement qu'en latitude verticale aurait eu une importance capitale à tous les points de vue, puisqu'il était à la base d'une évaluation sommaire des longitudes. Mais le problème des longitudes, auquel déjà s'essaya avec courage Ptolémée[1], resta insoluble jusqu'à l'invention du chronomètre, instrument qui

---

[1] Voir au tome Ier, p. 38.

supprima la difficulté. On ne disposa jusque-là, pour mesurer les heures, que de sabliers incertains. Toutes les méthodes qu'on essaya alors aboutirent à un complet échec. La plus simple était, pour les géographes, d'adapter aux cartes nouvelles les longitudes portées sur les cartes annexées aux traductions de Ptolémée dont les éditions imprimées se succédèrent à partir de 1472. Mais on sait combien ces longitudes étaient fausses. L'illustre Alexandrin comptait son Œcumène à 180°, depuis les îles Fortunées (Canaries) jusqu'aux mers de Chine, soit un tiers en trop. Il aurait fallu, pour arriver à une approximation constituant un progrès, réduire ces degrés dans la proportion de 3 à 2[1]. C'est ce qu'on ignorait, tout autant que la configuration exacte des mers indiennes et extrême-orientales. Les tentatives pour la fixation des longitudes échouèrent donc invariablement. Toutes les longitudes inscrites sur les premières mappemondes — sans d'ailleurs aucune numérotation, puisqu'on mit longtemps à adopter pour point d'origine le méridien de l'île de Fer — sont fausses et arbitraires, non seulement sur le globe de Martin Behaim (1492), mais encore sur les cartes postérieures de Ruysch (1508) et de Sylvanus (1511) et sur les globes de Johann Schœner (1515, 1520, 1523-1524 et 1533-1534)[2]. Les Espagnols recherchaient avec ardeur la *verdadera longitud*, et les Portugais aussi. Un siècle après les grandes découvertes, le problème avait si peu progressé, que Philippe III promettait en vain 6000 ducats de rente annuelle à quiconque procurerait une méthode certaine pour la fixation des longitudes. Les essais furent innombrables et sans résultats[3]. Même l'invention des premières pendules, trop peu exactes, fut sans effet (fin du XVIe siècle). Le calcul par le lever des astres, observé d'ailleurs avec des instruments imparfaits comme le *Météoroscope*, le *Torquetum*, le *Polymetrium*, la *Bague* et l'*Anneau universel*, n'aboutissait qu'à des erreurs monumentales, faute de connaître les temps exacts, sans parler du phénomène à peine soupçonné alors de la diffraction. Le procédé par la déclinaison de la lune et l'occultation des étoiles, que l'on voit l'astronome Ruy Faleiro essayer de faire adopter par son ami Magellan peu avant le départ du célèbre transfuge

---

(1) Comme on l'a vu au tome Ier, p. 39.

(2) Voir les planches CXLI et CLV, et les figures 75, 76 et 90.

(3) Cf. sur ce difficile problème de la longitude et les soucis scientifiques qu'il causa : J. Lelewel, *Géographie du moyen âge*, 4 vol., Paris 1852, t. I, p. 150 et seq., 160 et seq. et 190 et seq. Successivement essayèrent de gagner le prix : le Portugais L. de Fonseca en 1610, l'Espagnol A. de Loyola en 1612, le Portugais J. Carvajal et le Milanais Ch. de Bruno en 1629, l'Italien A. Rici en 1630, l'Espagnol Herena et le grand Galilée en 1631, le Français Morin en 1634, le Portugais Moro en 1637, et tant d'autres.

MOITIÉ ORIENTALE

D'UN PORTULAN PORTUGAIS DE LA BIBLIOTHÈQUE NATIONALE

DU MÊME AUTEUR QUE LES PORTULANS FORMANT L'ATLAS DE PARIS DIT DES REINEL

(DÉBUT DU XVIe SIÈCLE).

Ce portulan, manifestement de la même main que l'atlas portulan portugais attribué aux Reinel vers 1516 [1], est probablement antérieur à ce dernier d'une dizaine d'années (voir l'étude de la cartographie des Reinel au chapitre XII, § 1er).

Il intéresse beaucoup plus la Méditerranée, dont les côtes sont excellement décrites, que les régions au delà de l'Égypte. A peu près vide de nomenclature pour l'Orient au delà de la Méditerranée, il marque la mer Rouge en rouge, présente un isthme de Suez démesuré et ne place en Arabie qu'une seule grande ville qui devrait être Médine ou la Mecque, surmontée d'une banderole où se lit SARHAN (?), ce qui signifie peut-être SARACÈNE.

Cette cartographie ne présente aucun progrès par rapport à celle de Ptolémée et de tous les portulans antérieurs de la mer Rouge.

---

[1] Voir les notices des planches I, XXIII, XL, LXV, CII, CXIX, CLXI et CLXIII.

Méditerranée orientale, mer Rouge et Arabie.

Portulan portugais anonyme et inédit, attribué aux Reinel (début du XVIe siècle).

(Bibliothèque Nationale de Paris, Cab. de Géographie, GeAA 640.)

portugais pour les Moluques en 1519, n'était pas pratiquement réalisable avec les moyens de l'époque et d'ailleurs inexact. L'emploi des éclipses lunaires ou solaires n'était pas davantage à la portée des navigateurs, comme le prouve le cas souvent cité de Christophe Colomb, qui, à la Jamaïque, put se sauver de l'émeute par le hasard providentiel d'une éclipse, dont, malgré ses dires, il n'avait sans doute pas prévu le commencement; sa seule supériorité sur les sauvages était de pouvoir en garantir la fin[1]. Comment eût-il pu d'ailleurs calculer le début de ce phénomène sans connaître sa propre longitude? Le célèbre Génois en avait si peu la notion, qu'il commettait l'erreur fondamentale de se croire dans une île asiatique, alors qu'il en était séparé par l'Amérique centrale et l'immense Pacifique.

Colomb, sans aucun doute, n'avait pas la moindre intention de fixer les degrés de longitude sur les cartes purement loxodromiques qu'il dessinait à la distance sur des carrés. Son évaluation de la sphère terrestre était largement d'un tiers au-dessous de la réalité, tandis que l'erreur de Ptolémée, dont il voulait être le disciple, était, on l'a vu, d'un tiers en plus dans le même calcul[2].

Colomb en outre avait bien des chances d'être en retard sur ses compétiteurs portugais pour le calcul de la latitude par la hauteur du soleil, que ces derniers, après 1485, pratiquèrent couramment, tandis qu'il prenait les siennes au sextant sur le pôle. On peut toutefois se tromper sur l'étendue de ses connaissances. Il avait, en effet, épousé, au cours de ses longues années passées au Portugal, la fille du navigateur portugais Perestrella (en son temps gouverneur de Porto Santo). Il avait hérité des papiers de son beau-père et avait pu nouer, jusqu'à son départ pour l'Espagne, des relations suivies avec les cosmographes et les maîtres de la science astronautique de Lisbonne, bien qu'il eût eu maille à partir avec eux en 1483, quand ils repoussèrent ses premières propositions de découvrir la route des Indes par l'ouest.

Le *Règlement de Munich* est accompagné d'un calendrier d'année bissextile, avec l'indication de la déclinaison journalière en face de chaque date. Plus tard, on chercha à pallier les inexactitudes d'un calcul qui, appliqué à 366 jours de l'année, devenait rapidement trop inexact, et l'on édita un nouveau règlement

---

[1] En faisant son calcul d'une éclipse à Saona (Petites Antilles), il s'était trompé de plus de 18° O. Et Vespucci, en 1499, cherchant à calculer la conjonction des planètes avec la lune sur les côtes de Guinée, avait fait des erreurs tout aussi grossières.

[2] Au tome Ier, p. 39.

avec calendrier pour le cycle de quatre années successives, donc contenant une année bissextile. Il est connu sous le nom de *Règlement d'Evora*, car il a été retrouvé dans la bibliothèque de cette ville[1].

Le document dont il s'agit, antérieur à 1518, est d'un emploi plus savant et destiné à un personnel familiarisé avec les observations : et ce n'était pas le cas avant le premier voyage de Vasco de Gama[2]. Ce voyage et les suivants, de Cabral et ses successeurs, amenèrent l'établissement de règles complémentaires pour la navigation dans l'hémisphère austral, qui furent cristallisées dans le *Règlement de la Croix du Sud*, qui est de 1506[3].

---

(1) Cet exemplaire, retrouvé par L. Cordeiro en 1883, a été reproduit en fac-similé par J. Bensaude, *Tratado da Esphera do Mundo : regimento da declinação do sol, reproduction fac-similé du seul exemplaire connu appartenant à la Bibliothèque d'Evora*, hors commerce.

(2) Voir l'article de J. Cordeiro, au *Boletim da Sociedade de Geographia de Lisboa*, 1888, p. 163-188.

Le règlement d'Evora est reproduit, dès 1518, dans la première édition de l'ouvrage de Valentim Fernandez, *Reportorio dos Tempos*, avec les tables nautiques extraites de Zacuto par Gaspar Nicolas. Ce règlement se retrouve dans les onze éditions du *Reportorio* jusqu'à 1574. J. Bensaude a reproduit en *fac-similé* l'exemplaire de la Bib. Nat. de Lisbonne, édition 1563 (1920, hors commerce).

Il y a également une table imprimée dans la *Suma de Geographia* de Martin Fernandez de Encise, Séville 1519. Deux séries de tables similaires sont dans le ms. de la bibliothèque du duc de Palmella; ce ms. contient un *Traité du compas de mer*, daté de 1514. Pedro de Medina, dans son *Arte de Navegar*, a publié aussi des tables du même genre.

A partir de 1523, la science nautique portugaise et l'espagnole, puisant toutes deux aux mêmes sources et disposant des mêmes méthodes, sont pour ainsi dire unifiées.

(3) Voir notamment la lettre au roi de Me Jean, pilote de Cabral, contenant les premières observations connues du pôle antarctique (vers 1500, dans la *Collecção de Noticias das Nações ultramarinas*, Lisbonne 1812-1856, t. II); sur les observations du pôle antarctique à Cochin, faites par Jean de Lisbonne et Pero Anes, voir Sousa Viterbo, *Trabalhos Nauticos*, 1898, t. Ier, p. 39; sur l'utilisation de l'aiguille aimantée, voir le *Tratado da Agulha de Marear*, 1514, qui est une partie du *Livro de Marinharia*, écrit à diverses époques par Jean de Lisbonne. On y trouve le plus ancien règlement des longitudes basé sur la déclinaison. Cf. aussi Bensaude, *Astron. naut.*, p. 126 et seq.

Un autre règlement des longitudes a été fait par Ruy Faleiro, cosmographe et collaborateur de Magellan (Magalhaes) (voir Sousa Viterbo, *loc. cit.*, p. 95).

En 1521 Duarte Pacheco Pereira, pilote, cosmographe et célèbre navigateur, dont les voyages s'échelonnèrent de 1487 à 1505, publia son *Esmeraldo de situ Orbis*, avec huit chapitres sur la science nautique et une liste de latitudes (voir Sousa Viterbo, *loc. cit.*, p. 237 et seq.).

Toute la science nautique fut exposée de nouveau, en tenant compte de l'état des connaissances acquises, dans l'œuvre du mathématicien et médecin juif Pedro Nuñes (1502-1576), notamment dans son traité de *Certas duvidas* (bases de la découverte de la courbe loxodromique), 1534, et dans son étude sur les *Règlements nautiques et les erreurs de la cartographie*, 1537. Cf. Guimaraes, *Sur la vie et l'œuvre de Pedro Nuñes*, Coimbra 1915.

Enfin, entre 1538 et 1541, l'amiral D. João de Castro, auteur des belles explorations scientifiques qu'on verra au tome III, a laissé dans ses trois routiers des observations nautiques de première im-

Les notions cosmographiques et astronautiques se répandirent d'ailleurs vite, au point que les navigateurs de toutes les nations les utilisèrent, en même temps que les mathématiciens allemands élaboraient des appareils nouveaux plus ou moins compliqués, toujours inspirés d'ailleurs de l'astrolabe. On dut aussi se préoccuper du problème de la variation de la déclinaison, qui était déjà connu. On y attacha une importance de plus en plus grande, si bien qu'au cours de son fameux voyage, Magellan fit calculer jusqu'à treize fois cette variation par son pilote Albo, selon les règles préconisées par le traité de Ruy Faleiro, qui ne fut publié qu'en 1535 [1]. On vit même paraître, pour calculer cette variation, des instruments nouveaux, comme la *brújula de variación* que présenta Felipe Guillen au roi de Portugal, espèce de boussole continentale, légèrement modifiée.

Mais tous ces efforts scientifiques n'empêchèrent pas qu'au moment précis où les astronomes et marins du Portugal, et même de l'Espagne, fondaient toutes leurs études et leurs observations sur la sphéricité de la terre, implicitement mais non explicitement admise, d'autres savants, sous une étroite influence de l'Église, en Espagne tout au moins, contestaient encore cette sphéricité au nom de la religion d'une part, et du bon sens de l'autre.

«La terre est plate et bornée par une masse d'eau incommensurable. *La croire sphérique est incompatible avec les données de la foi. . . . . Croire qu'il existe deux continents habités, est également impie;* c'est croire en effet qu'il existe des hommes qui ne descendent pas d'Adam. Admettre l'existence des antipodes, c'est-à-dire d'un monde où tout est à l'envers. . . . . est complètement absurde.» Telles sont les raisons qui, en Espagne, firent rejeter les projets de Christophe Colomb par la Junte de cosmographes et dignitaires de l'Église rassemblée à Salamanque en 1486-1487 [2]. Ainsi, la religion exigeait le retour aux théories rétrogrades qui, dès Lactance au IIIe siècle et saint Augustin au IVe, avaient condamné la science de Ptolémée, plus avancée cependant.

---

portance sur les courants, les vents, la faune marine, la correction des cartes et les éclipses. Il sut dégager des règles pour tenir compte, dans le calcul des latitudes, du phénomène de la *déviation magnétique* (1538).

Le lecteur désireux d'entrer dans le détail de l'achèvement historique du calcul cosmographique trouvera une liste bibliographique considérable dans Bensaude, *Les légendes allemandes*, t. I, p. 68 et seq.

[1] Cf. le *Tratado de la Esphera y del arte de marear*, qui est le premier traité détaillé de la déviation de l'aiguille aimantée. Cf. G. Hellmann, *Anfänge der magnetischen Beobachtungen*, dans *Zeitschr. d. Ges. f. Erdkunde*, Berlin 1897, t. XXXII, p. 121.

[2] Cf. Navarette, *Observaciónes a las probanzas*, dans la *Colección Diplomatica*, t. III, 589; et Ant. de Remesal, *Historia de la Provincia de S. Vincente de Chyapa*, Madrid 1619, t. II, VII, p. 52.

§ 2. — LE TRAITÉ DE TORDESILLAS (1494)[1].

Neuf ans se passent entre le retour de Diaz au Portugal (décembre 1488) et le départ de Vasco de Gama pour les Indes (mars 1497). Ce délai peut paraître surprenant. Il s'explique en réalité très bien. On ne comprit pas immédiatement sur les bords du Tage que le voyage de Diaz marquait un tournant décisif dans l'orientation des routes maritimes. Cela tient à plusieurs causes. D'une part, la découverte, à l'est du cap des Tempêtes, d'une côte orientée d'abord vers le nord-est, ensuite vers le nord, tout en confirmant l'hypothèse que la mer des Indes n'est pas une mer fermée, n'en fournissait pas la preuve absolue. Il n'était pas établi qu'aucun obstacle ne barrât l'océan Indien au delà du point le plus oriental atteint à la fin de 1487. Bien que, d'après les plus anciennes conceptions géographiques grecques, le sud du monde fût bordé par le fleuve Océan, cependant les cartes d'Idrisi, du milieu du XIIe siècle, d'ailleurs ignorées des navigateurs, font aller la côte au delà du Gardafui franchement vers l'est, vers la presqu'île de Malacca[2]. Les atlas de la géographie de Ptolémée, à la mode depuis 1472, font de même[3]. Il est vrai que ce n'est pas sur ces notions théoriques décourageantes que naviguaient les marins occidentaux, gens pratiques et empiriques; ils n'avaient pas les idées fausses aussi fortement ancrées que les savants! Peu à peu les chances de trouver un passage et d'en récolter les profits, qui brillaient aux yeux des audacieux, l'emportèrent sur les doutes et les hésitations des timorés plus savants portés à la conviction inverse.

Fig. 19. — Le vaisseau amiral de Christophe Colomb.

La découverte de Diaz, bouleversant les idées reçues, se traduisit par des progrès rapides de la cartographie. Celle-ci, développant les *cartes loxodromiques*,

---

(1) Le bois gravé servant de lettre ornée au début de ce paragraphe représente le vaisseau amiral de Christophe Colomb; il est tiré de la *Lettre de Christophe Colomb* écrite de son bord le 15 février 1493 et qui fut imprimée à Bâle le 21 février 1494.

(2) Voir la planche XV du tome Ier.

(3) Voir au tome Ier les planches IV et IV*bis*. L'océan Indien est transformé ainsi en un lac ou *mare clausum*.

dites *portulans*[1], constellées de lignes en diagonale nées de la rose des vents et formant 32 rhumbs[2], se mit à suivre pas à pas les hardis découvreurs[3]. En même temps, les marins se voyaient dotés de méthodes claires et scientifiques pour retrouver les lieux déjà visités et établir les positions de ceux où ils abordaient pour la première fois. Ainsi était éclairée la lanterne. La possession de règlements nouveaux et incontestablement supérieurs à ceux des navigateurs de leur époque devait finalement assurer aux Portugais le monopole de la route des Indes.

Mais en même temps un facteur nouveau se produisait de nature à inquiéter Lisbonne : la compétition espagnole. La Castille était engagée alors dans une lutte à mort pour l'expulsion des Maures (Grenade résistait encore). Cela n'empêcha point Ferdinand et Isabelle d'écouter les propositions de Christophe Colomb. Le hardi Génois avait résidé dès 1473 au Portugal où, jusque vers 1484, voire 1486, il dessinait avec son frère Bartolomeo des cartes du type portulan. Ses voyages sur les mers boréales, jusque vers l'Islande d'après sa

---

(1) Il est malaisé de donner une définition du mot *portulan*, qui vient peut-être de *portus*, port. C'est le nom donné usuellement aux plus anciennes cartes pratiques faites pour les marins, c'est-à-dire *ad usum navigantium*, à partir du XIIe siècle. Il s'en fabriqua à profusion jusqu'au premier tiers du XVIIe. Exécutés selon la projection plane et ne donnant que les tracés des côtes, ils ne décrivent jamais l'intérieur des terres et se bornent aux noms des ports, rades, havres, mouillages, caps, accidents et localités de la côte. Ils comportent le plus souvent de nombreuses lignes tracées selon les rhumbs des vents et partant de roses des vents distribuées avec art sur la carte, souvent en un large cercle ayant pour centre une rose plus belle au centre de la carte. Ces loxodromes, ou lignes loxodromiques, sont destinés en théorie à permettre aux navigateurs de suivre des directions n'allant pas franchement aux quatre points cardinaux. En pratique le système s'avéra totalement inopérant. Les portulans, longtemps ne portèrent aucune graduation : donc on peut dire qu'ils ne connaissent pas le problème de la projection. Ils ne sont pas même faits selon la projection plane, car celle-ci exige une décroissance de l'échelle dans les parties au sud et un accroissement dans les parties au nord. Dans le portulan, l'échelle, si tant est qu'il y en ait une, est croissante dans tous les sens en s'écartant du centre, comme une convexité aplatie par la pression. Ainsi les latitudes n'auraient pu être portées sur les portulans par des lignes droites.

La plus ancienne école des portulans est l'école catalane et plus spécialement majorquine, représentée surtout par des Juifs. On fit ensuite de magnifiques portulans en Italie, en Espagne et au Portugal, puis en France. Les plus beaux sont de véritables œuvres d'art d'enluminure. Ils ne furent plus guère utilisés qu'à titre décoratif après la fin du XVIe siècle, quand l'usage se répandit des atlas et des cartes imprimées à partir d'Ortelius, dont la première édition de l'*Orbis Terrarum* est de 1570.

(2) Les rhumbs sont les intervalles compris entre les 32 aires des vents de la boussole.

(3) L'évolution de la cartographie est étudiée en détail aux chapitres X à XIII, où de nombreuses reproductions de cartes et portulans montrent les progrès géographiques réalisés presque année par année entre 1500 et 1530.

prétention d'ailleurs controuvée (car il ne dépassa probablement pas le canal de Bristol), l'avaient préparé aux explorations d'envergure. Grand méditateur et passionné d'astronomie, il avait eu vent, peut-être sans les connaître en détail, des progrès de la science astronomique portugaise sous l'impulsion de la Junte des mathématiques. Partant de l'idée, implicitement admise par tous depuis cent ans, que la terre était ronde, idée d'ailleurs encore combattue comme on vient de le voir, et préoccupé avec tant d'autres de découvrir la route des Indes, en outre chercheur d'or, il se disait qu'on pourrait arriver au pays des épices par une route franchement à l'ouest, plus facilement et plus vite qu'en faisant le périple de l'Afrique. Ce raisonnement était encore facilité dans son esprit par l'erreur qu'il faisait d'évaluer la circonférence terrestre plus petite qu'elle n'est. Sur son exemplaire de l'*Ymago mundi* de Pierre d'Ailly, il a noté d'après ce grand cosmographe que «la fin de l'Espagne et le commencement de l'Inde ne sont pas très éloignés. Ils sont proches l'un de l'autre. Il est évident que cette mer peut être traversée en peu de jours par un vent propice. La mer ne peut recouvrir les trois quarts de la terre[1].» Il fut affermi dans cette idée par les opinions du Florentin Toscanelli. Ce médecin dans une lettre de 1474, adressée au chanoine Fernan Martins, de Lisbonne (si l'on en croit le texte transcrit de la main même de Christophe Colomb dans la marge d'un des volumes de sa bibliothèque[2]), avait suggéré de pousser les explorations franchement vers l'occident, persuadé qu'il n'y a, par cette route, qu'une courte distance jusqu'aux Indes, car, vraie ou fausse — l'original en est perdu — la lettre évalue à 225

---

[1] Pierre d'Ailly, évêque de Cambrai († 1420), composa vers 1410 son *Ymago mundi* qui fut imprimée vers 1480. C'est un traité démontrant la sphéricité de la terre, et inspiré de la théorie de la sphère de Sacro Busto. Christophe Colomb fit de cet ouvrage son livre de chevet. Cf. Ed. Buron, *Ymago mundi de Pierre d'Ailly, texte latin et trad. franç. des quatre traités cosmographiques et des notes marginales de Christ. Colomb*, Paris 1931; et du même auteur, un court article : *La part de Pierre d'Ailly dans la découverte de l'Amérique*, dans *La Géographie, Terre, Air, Mer*, septembre 1931, p. 3 et seq.

[2] Malgré tout le génie du Génois, bien des choses sont restées inexpliquées dans les origines de son premier voyage. Un auteur américain qui a consacré sa vie à cette recherche, H. Vignaud (*Histoire critique de la grande entreprise de Christophe Colomb*, 2 vol., Paris 1901, t. II, p. 383; voir aussi, du même : *Toscanelli and Colombus*, Londres 1902) pense que la lettre Toscanelli est un faux de son frère Bartolomeo; et Gab. Marcel, dans son compte rendu critique de l'ouvrage de Vignaud (*La lettre et la carte de Toscanelli sur la route des Indes par l'ouest, adressée en 1374 au Portugais Fernan Martins et transmise plus tard à Christ. Colomb*, Paris 1901), va jusqu'à croire que le faux est de Christophe lui-même. En sens contraire : G. Uzielli, *Paolo dal Pozzo Toscanelli e la circumnavigazione dell'Africa*, Florence 1891 et H. Wagner, *Die Rekonstruktion der Toscanelli-Karte von 1474*, dans *Zeitschr. f. Erdkunde zu Berlin*, 1894, p. 270 : cf. sur ce sujet aussi de La Roncière, *La carte de Christophe Colomb*, Paris 1924, p. 30 et seq.

lieues de distance de l'Europe le Cipangu de Marco Polo (c'est-à-dire le Japon ou peut-être seulement une des grandes îles de la Sonde) et en recherche la route par Antilia ou l'île des Sept Cités[1]. La proposition de Colomb, soumise à la fameuse Junte portugaise, n'y fut pas retenue, en partie parce que la couronne était engagée dans la découverte africaine, en partie parce que Colomb n'y convainquit personne et parut, en tant qu'étranger, un personnage trop mince pour qu'on prît au mot son offre de tenter l'expérience. Évincé et découragé, Colomb se rendit en Espagne, où il eut, au début, encore moins de succès auprès de la Junte des mathématiques de Salamanque, qui précisément à la même époque rejetait avec tant de véhémence la sphéricité de la terre (1486-1487).

Un miracle de ténacité lui permit de persuader enfin la reine Isabelle, dont il reçut audience au camp royal de Santa Fé devant Grenade, au moment de la chute de cette ville (janvier 1492). M. de La Roncière a même soutenu brillamment que son talent de cosmographe fut utile dans la circonstance à l'Italien, qui mettait plus d'une malice au service de son ambition. Il apportait en effet une carte à l'appui de sa démonstration, et c'est cette carte même que croit avoir retrouvée l'éminent conservateur de la Bibliothèque Nationale. Nous reproduisons plus loin le planisphère annexé à la carte (pl. CXL)[2].

Il est certain que Colomb convainquit le couple royal malgré les prétentions qu'il émit : rien moins que la vice-royauté des terres à découvrir. Ses suggestions furent accueillies. Mais la construction navale espagnole était en retard sur la portugaise, et l'on mit six mois à lui procurer trois caravelles médiocres et petites, dont la planche X donne une idée, construites d'ailleurs avec les fonds du financier Pinzon. Cette flottille prit la mer secrètement le 3 août 1492, munie de renseignements géographiques peu précis et probablement sans posséder les précieuses méthodes cosmographiques utilisées alors par les Portugais. On sait ce que fut le premier voyage de Christophe Colomb aux îles Lucayes, à Saint-Domingue et à Cuba. De retour en Espagne, il débarqua à Palos le 15 mars 1493 et, dès lors, l'Espagne fut en rivalité déclarée avec le Portugal pour la création d'un empire colonial. Des conflits immédiats en devaient résulter. Les deux parties s'adressèrent au pape pour régler les droits respectifs des deux couronnes

---

[1] Il semble y avoir une assez grande identité de vues entre les projets de Colomb et le globe de Martin Behaim : les deux conceptions géographiques sont très proches. Voir plus loin, chap. x, § 3, ii, et § 4, ii.

[2] De La Roncière, *La carte de Christophe Colomb*, déjà cité : on y verra l'argumentation ingénieuse développée à ce sujet.

ibériques aux territoires nouvellement explorés. C'étaient, en effet, des bulles papales qui, au fur et à mesure des découvertes portugaises, avaient attribué à cette puissance, au cours du xve siècle et en toute indifférence de la part de la Castille, la possession et la propriété des terres nouvelles. Le 6 mars 1480, était intervenu entre les deux couronnes le traité de Tolède, par lequel le Portugal gardait le monopole (en termes assez nébuleux, il faut le reconnaître) des découvertes au delà du parallèle des Canaries vers le sud (le long de la Guinée). L'Espagne s'engageait à ne troubler ni en fait ni en droit la possession par le Portugal de la Guinée et des îles Canaries [1]. Ce traité ne parlait pas des Indes, mais la bulle de Sixte IV de 1481 reconnaissait aux Portugais la juridiction jusqu'aux Indes : *ad Indos acquisitis et acquirendis* [2]. Mais après le succès du premier voyage de Christophe Colomb, l'Espagne voulut se libérer de cette entrave. Elle profita de l'élection au pontificat d'Alexandre VI, Espagnol de naissance. Saisi sans délai par l'Espagne de la question de priorité, le nouveau pape, pour favoriser sa patrie d'origine, n'hésita pas à mettre fin brutalement au monopole portugais des découvertes et à révoquer toutes les concessions antérieures de la papauté. Les deux premières bulles, toutes deux du 3 mai 1493, ne furent jamais promulguées; mais une troisième, du lendemain, c'est-à-dire du 4 mai 1493, adressée au roi d'Espagne, attribua à la Castille la propriété de toutes les terres *qui ne seraient pas en possession d'un prince chrétien* avant le 31 décembre 1492. Cette décision, obtenue par l'influence de Colomb lui-même afin de réserver le plus possible les chances de l'Espagne, fixait la ligne de démarcation des pays réservés à la Castille vers les Indes, d'un pôle à l'autre, *versus Indiam aut versus aliquam quamcumque partem*, à 100 lieues à l'ouest et au sud (*versus occidentem et meridiem*) «des îles Açores et des îles du Cap Vert», sans tenir compte — ou plutôt l'ignorant — que l'espace total occupé par les deux archipels, séparés par un long intervalle, n'est pas inférieur à 9° de longitude. Il était ainsi constitué deux hémisphères, dont l'occidental reviendrait à l'Espagne (jusqu'à l'antiméridien de la démarcation, quoique cela ne soit pas dit expressément), tandis que l'oriental était réservé aux découvertes portugaises. En disant : *versus meridiem*, cette bulle méconnaissait en outre, comme

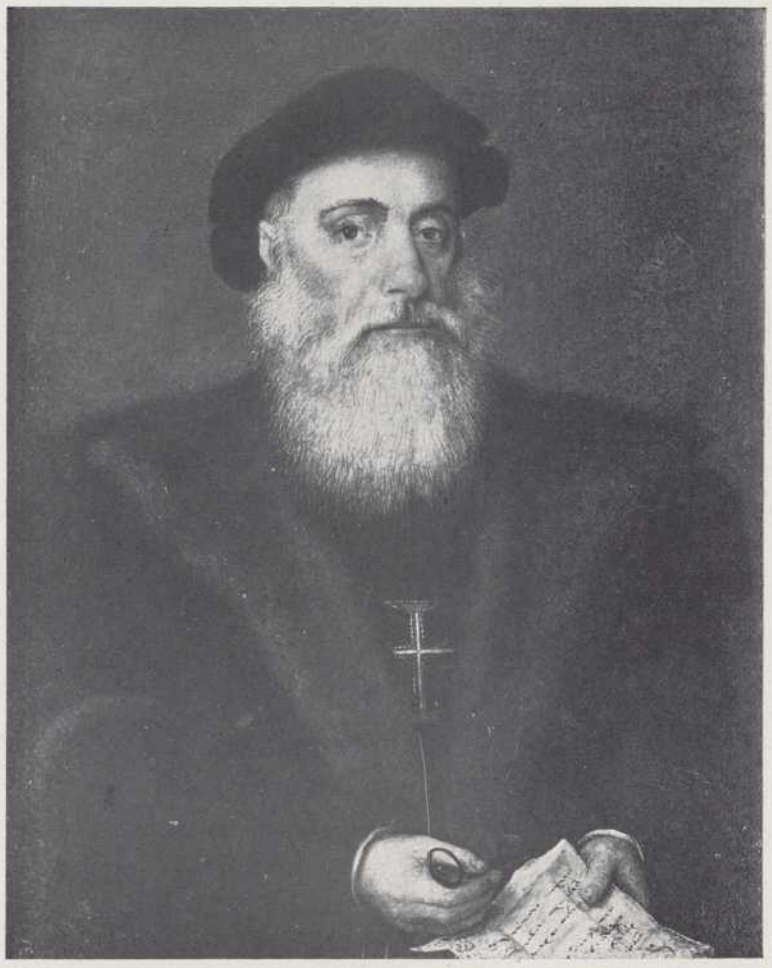
---

[1] «*Ab insulis de Canaria ultra et citra in conspectu Guinaeae*», c'est-à-dire au sud du 18° de latitude nord (environ).

[2] Cf. *Alguns documentos do Archivio Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas portuguezas, publicados... ao celebrarse a commemoração quadricentenaria do descobrimento da America*, avec préface de José Ramos Coelho, édité par l'Académie des Sciences de Lisbonne 1892, p. 52.

Vasco de Gama.

(G. Correa, *Lendas da India*, édit. de Lisbonne 1860, t. II, p. 815.)



Vasco de Gama — École de Gregório Lopes.

Portrait peint vraisemblablement vers 1524, avant le dernier voyage de V. de Gama aux Indes.

(Peinture à l'huile, sur bois, de l'école mais non de la main de G. Lopes, appartenant à la collection du Cte de Farrobo. Ce portrait a figuré à l'Exposition d'Art Portugais de Paris, juin 1931. Cliché communiqué gracieusement par *L'Illustration*, et tiré de G. de Figueiredo, *Catalogue de l'Exposition d'Art Portugais à Paris*, 1931, p. 28 et planche finale.)

on vient de le voir, le droit conventionnel tel qu'il résultait pour les deux couronnes rivales, du traité de Tolède de 1480.

Le Portugal pouvait tout au moins prétendre que l'Espagne n'avait pas le droit d'explorer les mers au sud du parallèle des Canaries; mais l'Espagne répondait : cette interdiction porte seulement dans la direction de la Guinée, *contra Guinaeam*. Comme cette chicane gênait Christophe Colomb, qui voulait être libre de pousser ses explorations dans des directions au sud des pays qu'il venait de découvrir, il chercha et réussit à faire améliorer encore la situation[1]. Elle se trouva très aggravée au détriment du Portugal par les bulles des 25 juin et 26 septembre 1493, toutes deux adressées au roi d'Espagne. Par la dernière, publiée le jour même du départ de Christophe Colomb pour son second voyage, l'Espagne se voyait attribuer, en outre, les terres à découvrir vers l'ouest, au delà de la ligne de démarcation précitée, *soit au midi, soit à l'orient, et aux Indes* (*in partibus occidentalibus vel meridionalibus et Indiæ... navigando aut itinerando versus occidentem vel meridiem*). Les terres ainsi désignées, et qu'on devait trouver à l'Extrême-Occident, étaient donc bien les Indes, et se confondaient par là avec celles de l'Extrême-Orient réservées au Portugal[2].

En outre, le pape annulait toutes les concessions accordées au Portugal par des bulles antérieures sur les terres déjà attribuées, même lorsqu'elles avaient été visitées et concédées expressément.

Cette façon de trancher unilatéralement l'affaire ne pouvait convenir au Portugal. Il fit opposition à la bulle du 4 mai, dès qu'il la connut, auprès du Saint-Père. En même temps (août 1493), une ambassade partait pour Madrid, chargée de négocier une autre ligne de démarcation, comportant un partage tout différent : l'Espagne se serait vu réserver le monopole des découvertes dans l'hémisphère au nord des Canaries, et le Portugal aurait eu celui des découvertes dans l'hémisphère au sud des mêmes îles.

---

(1) Sur le rôle de Christophe Colomb dans cette affaire, cf. Humboldt, *Cosmos*, Venise 1861, t. I, p. 379.

(2) Voir Herrera, *Hist. general de los hechos de los Castellanos en las islas y tierras firmas del mar ocean*, Madrid 1631, t. I, 2°, 8 et seq. Voir en outre, sur la négociation de ce conflit et les conditions dans lesquelles elle se présentait pour le Portugal, A. Magnaghi, *Il planisfero del 1523 della Biblioteca del Re in Torino, la prima carta del mondo costruita dopo il viaggio di Magellano, unica copia conosciuta di carta generale ad uso dei piloti dell'epoca delle grande scoperte*, Florence 1929, p. 33 et seq.; et J. Denucé, *Magellan, la question des Moluques et la première circumnavigation du globe*, dans les *Mémoires de la Classe des Lettres de l'Acad. de Belgique*, 2e série, t. IV, Bruxelles 1910, p. 43 et seq.

La négociation n'aboutit pas sous cette forme; toutefois un terrain d'entente fut trouvé. En effet, le roi de Portugal, en possession des renseignements géographiques encore secrets rapportés par ses navigateurs, non moins que de méthodes scientifiques nouvelles établies par ses savants, sachant qu'il pouvait tourner l'Afrique australe, et peu confiant dans la route des Indes suivie par Colomb en fonçant sur le couchant, crut prudent de se contenter du monopole de la route qu'il explorait lui-même. La dernière bulle lui avait montré la nécessité de se presser. Il se résigna, pour écarter toute concurrence, à abandonner aux Espagnols les terres à découvrir dans les régions que Colomb venait d'atteindre et qu'il prenait à tort pour le Japon et les mers de l'Inde.

En Espagne prévalait l'opinion opposée. L'on tenait surtout à écarter les Portugais de la route de Colomb. On crut même qu'une expédition portugaise, partie de Madère, voguait sur les traces du navigateur génois et l'on fut pressé de conclure.

C'est ainsi que les deux puissances, voulant chacune ce que l'autre voulait moins, arrivèrent à se mettre d'accord, non plus sur un partage entre nord et sud, mais sur un partage séparant l'est de l'ouest. Par le traité de Tordesillas, du 7 juin 1494, la route du Cap était libérée au profit des Portugais. La ligne de démarcation, renonçant à confondre le méridien des Açores avec celui des îles du cap Vert, était reportée à 370 lieues à l'ouest des îles du cap Vert (au lieu de 100), ce qui, dans l'espoir des Espagnols, suffisait à placer les Indes dans leur lot. C'était une lourde erreur. D'autre part, c'est en vertu de la même ligne de démarcation que le Brésil, officiellement découvert six ans plus tard seulement et qui est en deçà de la dite démarcation, resta dans le lot du Portugal, tandis que le reste de l'Amérique du Sud, aussi bien au nord qu'au sud du Brésil, tomba dans le lot espagnol, avec les Antilles, le Mexique et la Floride et, au sud, la Plata. De part et d'autre de la démarcation, les terres découvertes appartiendraient à la puissance qui en prendrait possession la première. La détermination de la ligne de démarcation devait se faire tout de suite. Cependant elle ne fut jamais effectuée.

Cet arrangement, que le pape ne sanctionna qu'en 1506, était gros de complications et ne mit pas fin, loin de là, à la compétition hispano-portugaise. Il restait la difficulté à calculer les 370 lieues, et surtout à s'entendre sur le point d'origine de ce calcul. On ne sut jamais s'il s'agissait de la lieue portugaise (dont il fallait 17 1/2 pour faire un degré de latitude), ou de la lieue espagnole (dont il ne fallait que 16 2/3 au degré). Sur les cartes portugaises, la ligne de démarcation est généralement marquée aux environs du 60° ouest de Greenwich;

mais sur la carte de Cantino 1502 (plus loin, chap. XI, § 2 et pl. CLIV, 4), elle serait plutôt vers le 42° ouest de Greenwich. Seul un congrès de pilotes aurait pu trouver un terrain d'entente. On se chamailla sans résultat[1]. On se heurtait toujours à l'impossibilité de fixer exactement les longitudes. Il n'était pas dit, surtout, que la ligne de démarcation se prolongeait sur l'antiméridien, bien que le bon sens l'impliquât[2]. La conséquence en devait être le long conflit pour la possession des Moluques, archipel sensiblement placé sur l'antiméridien de la démarcation et convoité par les deux couronnes pour ses richesses en épices. Les textes étaient trop vagues pour permettre même de résoudre le premier problème, à savoir quelle île de l'archipel du cap Vert devait servir de point de départ au calcul; la plus occidentale, San Antonio, dirent d'abord les Portugais pour étendre leur domaine vers l'ouest! Mais, après la découverte des Moluques et devant l'incertitude de la position de cet archipel, ils préférèrent étendre leur domaine vers l'est et proposèrent la plus orientale des îles du cap Vert, Boa Vista. Les Espagnols étaient naturellement de l'avis inverse. L'écart était de 2° 1/2, correspondant sensiblement à l'espace occupé en longitude par l'archipel des Moluques; et l'on croyait que, selon l'une ou l'autre solution, ce dernier reviendrait à l'une ou l'autre couronne. En réalité les Moluques tombaient de justesse dans la sphère portugaise, mais on ne put le savoir à l'époque. L'affaire ne fut jamais tranchée, comme on le verra, et les Moluques, au lieu de rester au Portugal en vertu de son droit, lui furent acquises de par un véritable contrat de cession en 1529.

Bien des questions restaient d'ailleurs en suspens, notamment celle de savoir si le traité de Tolède de 1480 interdisait à l'Espagne d'explorer au sud du parallèle des Canaries, c'est-à-dire au sud du 28°. Tout y était matière à discussion. C'est pourquoi les navigateurs, des deux côtés, n'hésitèrent pas à user de ruse et de mauvaise foi, et ils en vinrent à fausser délibérément, dans leurs rapports de mer, les relevés astronomiques et la hauteur du pôle, de manière à faire rentrer dans la région qui leur était reconnue ce qui ne s'y trouvait pas. C'est ainsi que jusqu'à la fin du conflit pour la possession des Moluques, Espagnols et Portugais s'efforcèrent à l'envi de démontrer par leurs cartes que le célèbre archipel des épices était dans leur zone : c'est pour cela que certaines

---

(1) Cf. Jaime Cortesão, *Le traité de Tordesillas et la découverte de l'Amérique*, dans les *Atti del XXII° Congresso intern. degli Americanisti*, Rome 1898, vol. II, p. 649 et seq.

(2) Cf. Heawood, *The Worldmap before and after Magellan's voyage*, dans le *Geogr. Journal*, 1921, t. LVII, p. 483.

cartes espagnoles font passer l'antiméridien de la démarcation tout près de Malacca, loin à l'ouest desdites Moluques[1]. C'est pour cela aussi que Christophe Colomb, n'étant pas bien sûr que le traité de Tolède n'autorisât pas le Portugal à prétendre que l'Espagne n'avait pas le droit de naviguer au sud du 28e degré, se permit d'émailler ses calculs de véritables énormités, comme par exemple de placer par 42° de latitude nord l'île de Cuba, qui n'est qu'à 21°, c'est-à-dire au sud du parallèle de l'île de Fer, soit une erreur de 21°, forcément volontaire, à moins d'admettre une faute du copiste[2].

Telles sont les raisons diplomatiques et juridiques qui retardèrent le départ de nouvelles expéditions portugaises vers l'océan Indien. Entre temps le prince héritier lusitanien était mort d'accident (1491). Le roi, découragé, malade, attendait la conclusion de sa négociation de Madrid pour ordonner de nouveaux préparatifs navals, dont la destination devait dépendre de la ligne de démarcation définitive. A la mort de Jean II, le 25 octobre 1495, une flotte était en achèvement, retardée par la pénurie du trésor, que rongeait sans arrêt la guerre marocaine, où rien de définitif jamais n'était atteint.

Le feu roi, d'un jugement unique et sûr, fut remplacé par un jeune homme impétueux, au caractère violent. A la compétence et à l'activité réglée, succédèrent la chance et l'audace. Manoel II mérita son surnom de *Fortuné*, car tout lui réussit et sous son régime le Portugal atteignit son apogée (1495-1521), malgré ses imprudences de toute sorte et la consommation terrible qu'il fit des hommes de valeur, invariablement suspectés, abandonnés et disgrâciés. On ne peut faire au roi le reproche d'avoir oublié les projets de ses prédécesseurs, qu'il réalisa

---

(1) Voir plus loin, chap. XIII, § 2.

(2) On a manifesté beaucoup de surprise de ces erreurs, qui cependant s'expliquent si facilement! Les détracteurs de Colomb s'en sont servis pour contester sa compétence; en réalité, seule était en cause sa bonne foi. Aucun navigateur ne pouvait se tromper sincèrement à ce point, surtout pas Colomb qui savait lever une latitude et connaissait le phénomène de la variation de l'aiguille aimantée, variation qu'en 1498 il évaluait entre 2 1/2 et 5°. Cependant la controverse dure toujours. Cf. A. Magnaghi, *I presunti errori che vengono attribuiti a Colombo*, au *Boll. R. Soc. Geogr. Ital.*, vol. V, 1928, p. 459-494 et 553-558. Cet article a suscité une réponse de J. A. Williamson, *The early falsification of West-Indian latitudes*, dans le *Geographical Journal*, mars 1930, puis un second article de A. Magnaghi, *Ancora dei pretesi errori di Colombo nella determinazione delle latitudini*, au *Boll. R. Soc. Geogr. Ital.*, vol. VII, n° 6, juin 1930, p. 497-515.

Les erreurs de latitude figurant au *Journal* de Christophe Colomb ont été ramenées à une proportion moindre, mais non corrigées, dans la carte de 1500 du pilote Juan de la Cosa, où l'inexactitude de la latitude de Cuba est encore de 12°, sans doute dans l'intention délibérée d'égarer les Portugais.

largement; mais il ne fit qu'une utilisation insuffisante des ressources intellectuelles du pays. Pour ne parler que des marins et géographes, son caractère ombrageux, et même odieux, lui valut l'abandon successif de son service par de nombreux pilotes et cartographes, parmi lesquels des gens de premier ordre tels que les Reinel, Magellan, Faleiro, Ribero, qui, tous, prirent du service à la cour d'Espagne entre 1504 et 1520, privant la patrie du Tage du bénéfice de leurs admirables découvertes.

L'organisation gouvernementale du commerce maritime et colonial portugais au delà des mers, défectueux dès l'origine, resta un élément de faiblesse pour le pays. Tous ces immenses territoires qui devaient se trouver assemblés sous la couronne de Lisbonne peuvent à peine porter le nom d'Empire, puisqu'il ne s'agit jamais que de forteresses, de points stratégiques occupés, tantôt sur des plages inhospitalières, tantôt sur des côtes populeuses comme celle de l'Inde. Les établissements, faute d'effectifs militaires, furent réduits au minimum et les indigènes se virent imposer par la terreur une sorte de protectorat, rendu effectif par des escales périodiques et des comptoirs organisés militairement, en même temps places fortes et places de commerce, chargées de centraliser les épices et de les acheminer vers la métropole. Nul ne put trafiquer sur les mers sans la permission du roi, c'est-à-dire sans une commission royale, et lui-même se réserva le monopole lucratif de certaines denrées, concédant les autres, tantôt par fiscalité, tantôt par faveur. A l'arrivée au Portugal, les produits du monde entier étaient obligatoirement déchargés à la maison de la Mina, sorte d'entrepôt central, ministère à la fois de la Marine et des Colonies. Le commerce d'État entraîna une foule d'abus et d'absurdités qui, finalement, furent un obstacle à son développement et en amenèrent la ruine[1].

On se fait difficilement une idée de ce que fut la richesse de la *Casa da Mina e da India* de Lisbonne au XVIe siècle. Deux cents ans après, en pleine décadence, le 1er novembre 1755, un tremblement de terre suivi d'incendie jeta bas le palais Ribeira qui l'abritait. Sous un monceau de ruines fumantes disparurent en totalité les archives coloniales et tout l'outillage considérable, les astrolabes, les instruments nautiques, le dépôt des cartes si jalousement gardées et tenues secrètes, et les produits entreposés. De tout ce prodigieux passé il reste si peu de pièces originales, qu'on fut heureux de retrouver récemment, pour dire son importance, un livre d'enregistrement oublié par hasard dans la bibliothèque du duc de Cadaval. Ce précieux manuscrit contient la comptabilité de la Mina

---

[1] On verra au tome III, le chapitre consacré aux causes de la ruine de l'Empire portugais.

entre 1512 et 1629. On possède en outre les livres de recettes et dépenses de ladite Mina par Hector Nuñes, pour l'année 1515[1]. Pas une seule des cartes originales du début du XVIe siècle ne subsiste. Les portulans portugais reproduits en *fac-similé* en couleurs au présent tome, si beaux et intéressants qu'ils soient, n'offrent pas, à cause de leur petite échelle, l'intérêt exceptionnel qui s'attacherait aux cartes marines, aux *padrones* des premiers pilotes de cette nationalité[2]. Les seuls *padrones* qui nous restent, de 1523, 1527 et 1529, quoique de type mixte hispano-portugais, proviennent des archives espagnoles[3].

§ 3. — LE PREMIER VOYAGE DE VASCO DE GAMA.

Dès les premiers mois du règne de Manoel II (1495-1521), la préparation du voyage aux Indes fut activée. Un conseil de la couronne réuni au début de 1598 en décida. Les vieux seigneurs, sachant ce que coûtent les expéditions, y étaient peu favorables, effrayés par l'énormité des distances, la grandeur des crédits à engager et la difficulté de défendre, après la conquête, des territoires si exposés et dispersés[4]. L'ardeur des jeunes l'emporta.

La flotte en achèvement comprenait les trois navires dont l'armement avait commencé dès avant la mort de Jean II. Le commandement de l'escadre et de ses 150 hommes fut confié à Vasco de Gama, un gentilhomme du roi au caractère indomptable et dans la force de l'âge. Il était né vers 1460 et nous savons peu de sa jeunesse (fig. 20, et pl. VII et VIII)[5]. Sa désignation implique qu'il

---

(1) Déposé aujourd'hui aux archives nationales (*Torre de Tombo* de Lisbonne). Cf. J. Bensaude, *Légendes allemandes, etc.*, t. I, p. 103 et seq.

(2) La question des cartes est étudiée plus loin, aux chapitres X à XIII.

(3) Voir au chapitre XIII, § 2.

(4) De Barros, *Da Asia*, décade I, IV, chap. Ier.

(5) L'iconographie de ce personnage est assez riche; il y a plusieurs portraits de lui dans l'ouvrage portugais intitulé : *Retratos e bustos de varões Donos* : la plupart dérivent d'un original qui a été fait pour le palais des gouverneurs de l'Inde à Goa sur les ordres de l'archevêque de Goa, D. Fr. de Brito. Voir plusieurs portraits reproduits dans E. G. Ravenstein, *A Journal of the first voyage of Vasco de Gama, 1497-1499*, collection Hakluyt, Londres 1899, en frontispice, p. XII, 117, 142, 150 et 171. Il y en a un très bon, aussi dans Morelet, *Journal du voyage de Vasco de Gama en 1497*, Lyon 1864. Le portrait de V. de Gama de la planche VII est tiré de l'ouvrage de Correa, *Lendas da India*, édit. de Lisbonne 1860, t. II, p. 815. De beaucoup le meilleur portrait de V. de Gama est celui qui a figuré à l'Exposition d'art portugais de Paris au printemps de 1931, provenant de la collection du comte de Lavrado, que nous reproduisons à la planche VIII, grâce à la bienveillante permission de l'*Illustration* et de M. de Figueredo, conservateur de cette Exposition. Il est attribué à l'École de Gregorio Lopez et a dû être peint très peu de temps avant le départ de l'amiral pour son dernier voyage aux Indes, dont il ne devait pas revenir, c'est-à-dire vers 1523.

avait déjà fait ses preuves de bravoure et de capacité, et qu'il était connu par ses qualités de marin.

Le roi attachait une telle importance au succès de son amiral qu'il fit vœu, en cas de réalisation de ses espérances, d'élever à la place de la pauvre fonda-

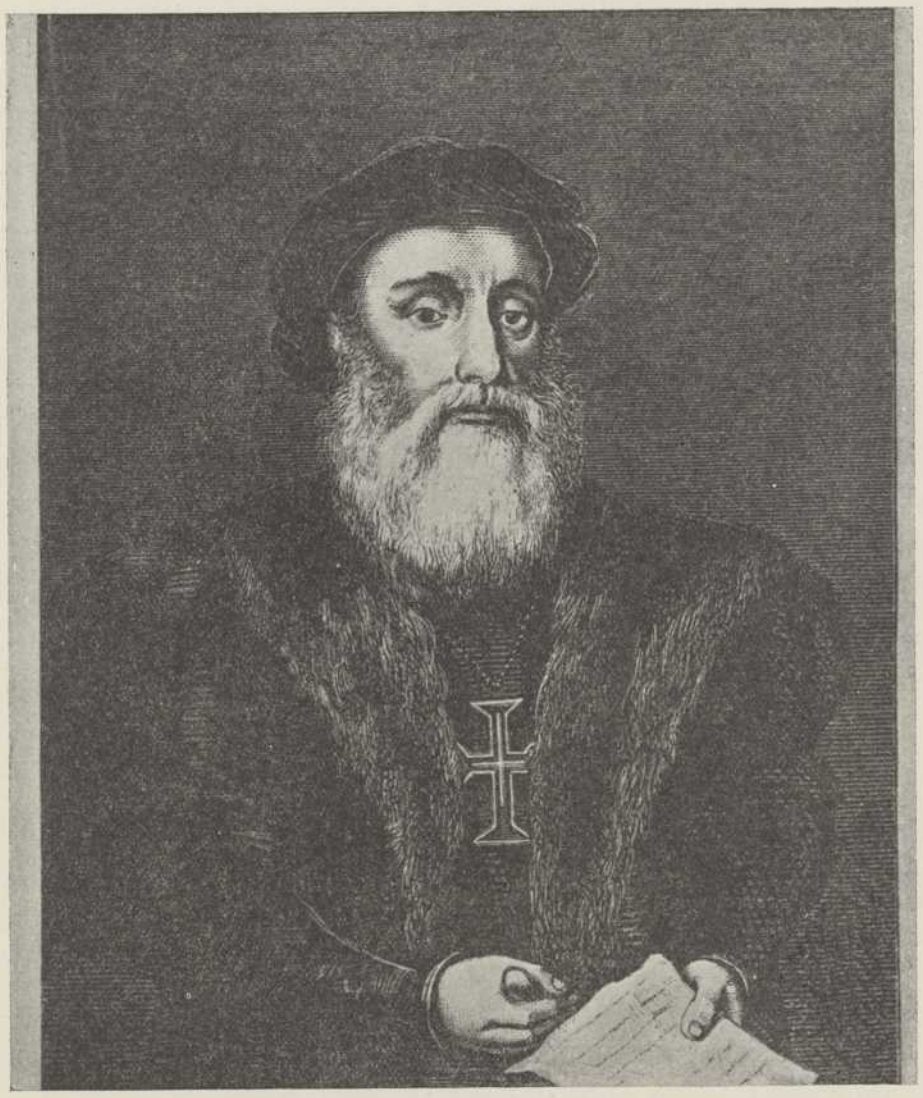


Fig. 20. — Vasco de Gama.
(E. J. Stanley, *The three Voyages of V. de Gama*, Londres 1869.)

tion qu'était l'Hospice des Marins créé à Lisbonne par Henri le Navigateur, un grand monastère dédié à la Vierge. C'est le fameux couvent de Belem (Bethléem), triomphe de l'art manuélin. C'est là que V. de Gama devait être reçu à son retour triomphal, par le roi lui-même.

Physiquement, V. de Gama était de taille moyenne, replet et coloré, de caractère violent et colérique. Moralement, il était un fidèle exécuteur des ordres de son roi, qui l'avait choisi en vue d'une mission exigeant une fermeté inébranlable. Ce puissant personnage, auquel on peut comparer seulement un Magellan ou un Christophe Colomb, était, par son obstination, capable de grands desseins, mais son cœur, son intelligence et surtout sa culture trop médiocre, n'étaient pas à la hauteur de sa volonté. Son caractère était implacable et sa dissimulation était grande. Sa réputation doit beaucoup au lyrisme de Camoens. Le poète a modelé pour lui l'opinion de la postérité. Sa gloire est éclatante, mais accompagnée de trop d'atrocités. Ses cruautés ne pesèrent pas d'un poids léger dans l'horreur qu'inspira vite aux indigènes de tout l'océan Indien le pavillon portugais. On peut même dire que les violences initiales furent pour beaucoup dans l'échec final de l'admirable épopée lusitanienne et la vicièrent dès le principe [1].

Vasco de Gama fut muni de moyens puissants pour l'époque. Il bénéficia des travaux scientifiques de la *Junta* et reçut des livres, des cartes et des instruments. Zacuto lui remit son *Almanach Perpetuum* avec les tables astronomiques, ainsi que, probablement, le *Réglement de l'astrolabe* [2] et un exemplaire de la *Géographie de Ptolémée*, dont l'édition la plus récente était celle de Rome, 1490. Il reçut aussi des boussoles, des quadrants et des astrolabes, notamment un astrolabe en bois de grande dimension, de 60 centimètres de haut d'après ce que nous dit De Barros [3]; peut-être même reçut-il un compas équinoxial et des lochs pour calculer le chemin parcouru par les navires en marche. Enfin dans l'ordre cartographique, il fut muni certainement, puisqu'il allait à la découverte du pays du Prêtre-Jean, du fameux planisphère de Fra Mauro de 1460 (pl. CIX du tome Ier, où l'Abyssinie est représentée assez exactement, comme on l'a vu déjà) [4]. Le savant Ortez de Vega le pourvut de tout ce qu'il put trouver de cartes planes du type des portulans, qui toutefois ne lui étaient guère d'utilité, puisqu'il allait vers des pays non représentés sur les cartes loxodromiques et figurant seulement sur les cartes fantaisistes dites de Ptolémée.

Le navigateur disposa des trois meilleurs navires à flot au xve siècle. L'icono-

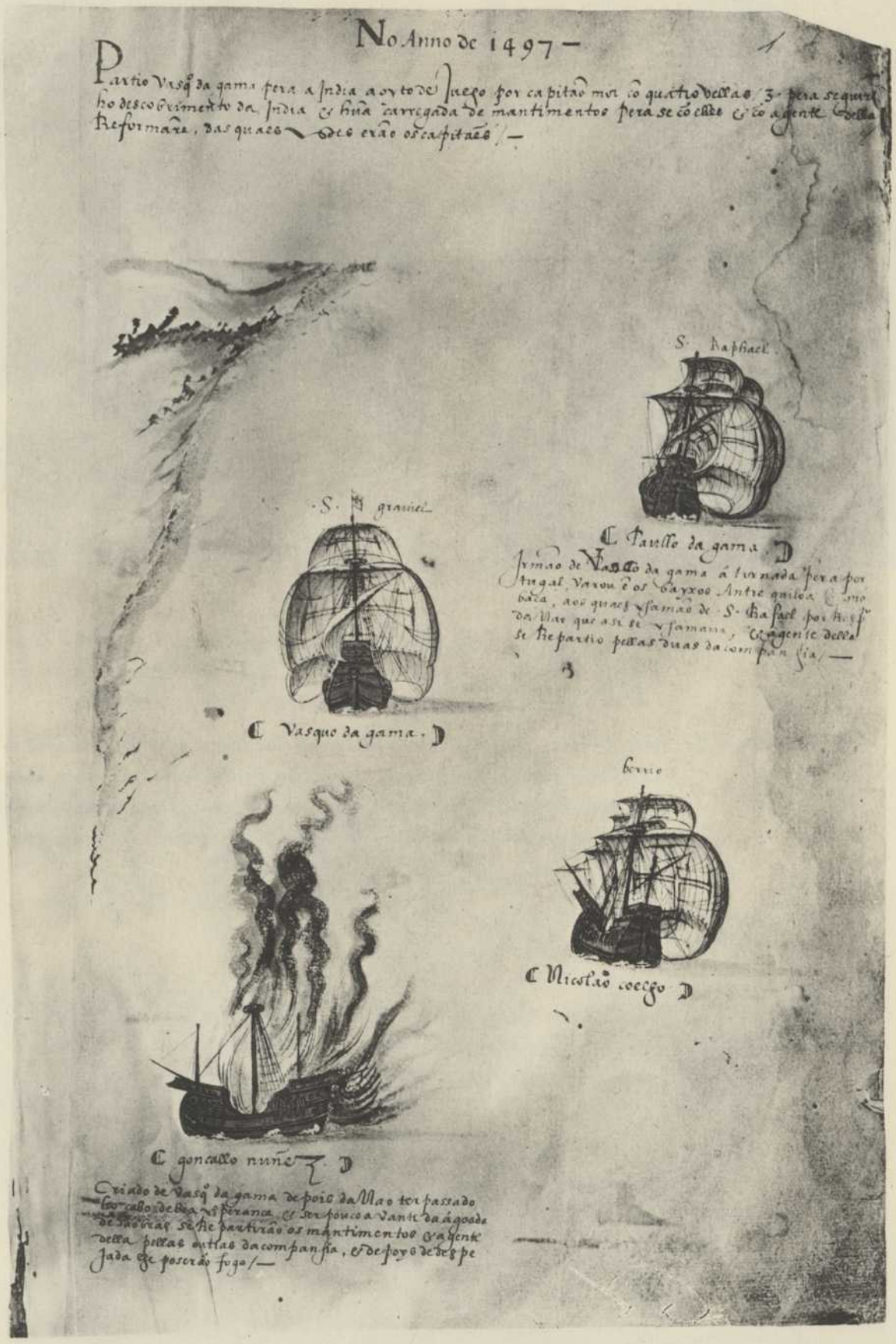
---

[1] Voir sur le caractère de V. de Gama : E. J. Stanley, *The three Voyages of V. de Gama*, dans la collection Hakluyt, Londres 1869, et Ravenstein, *First voyage*, p. xiii.

[2] Ci-dessus, p. 46.

[3] Le seul astrolabe nautique ancien qui subsiste en Portugal est celui de Coïmbra, de la figure 10.

[4] Au tome Ier, p. 375 et suiv.



La flotte avec laquelle Vasco de Gama a découvert les Indes (1497).

(*Livro das Armadas.*)

Les légendes en portugais indiquant le sort de chaque navire sont reproduites et traduites au dos de la planche.

TEXTE ET TRADUCTION DES LÉGENDES.

No Anno de 1497

Partio Vasq° da Gama pera a India a oyto de Mego por capitão mór do quatro vellas/3 pera seguir ho descobrimento da India & hũa carregada de mantimentos pera se có elles & có a gente della Reformãre, das quaes todas erão os capitães :

En l'an 1497

et le 8 de mars, partit pour les Indes Vasco de Gama comme capitaine major de quatre voiles, dont trois pour procéder à la découverte des Indes et une chargée de vivres, destinée avec ces vivres et son équipage aux réparations (navire atelier). Desquelles voiles étaient capitaines :

S. Graniel *Vasquo da Gama.*
Le «saint Gabriel» Vasco de Gama.

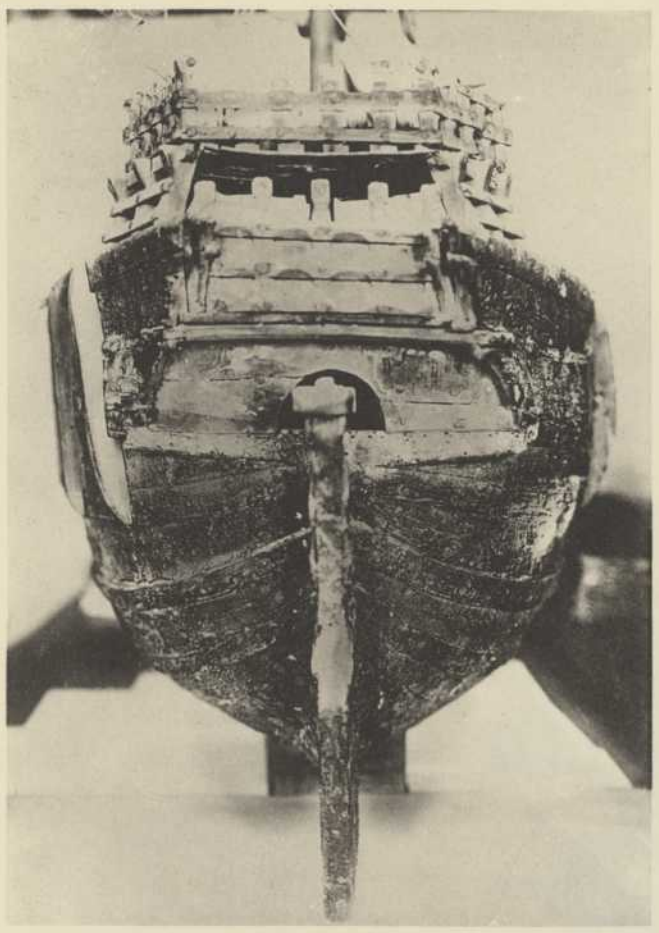
S. Raphaell *Paullo da Gama*
Irmão de Vasco da Gama á tornada pera portugal, varou ẽ os bayxos Antre Quiloa & mobaça, aos quaes chamão de S. Rafael por respto da nao que asi se chamaua, & a gente della se Repartio pellas duas da companhia /—

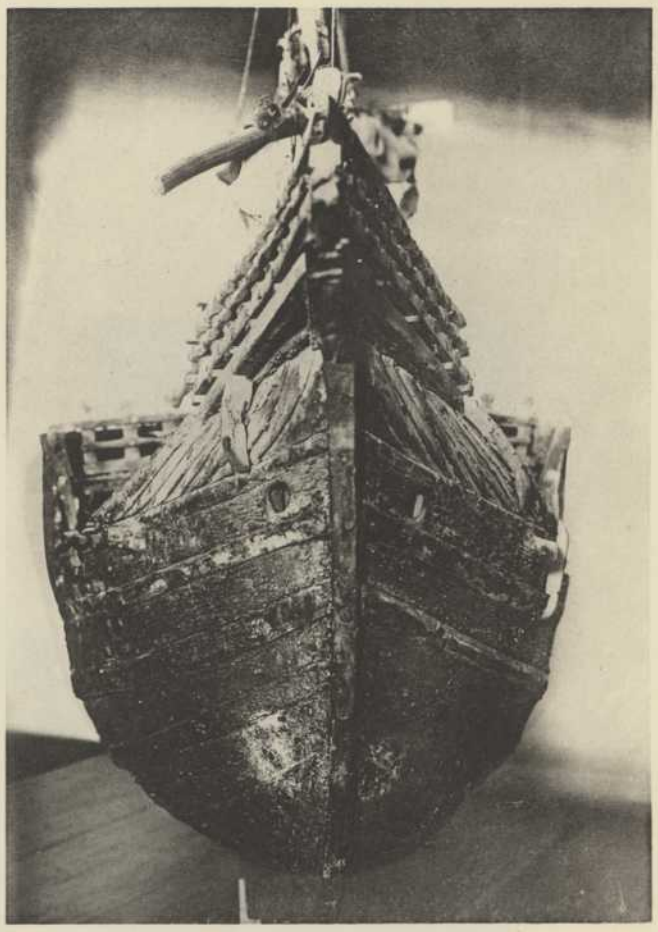
Le «saint Raphaël», Paul de Gama, frère de Vasco de Gama. Au retour vers le Portugal, il s'échoua entre Quiloa et Mombassa sur les bas-fonds qui portent le nom de saint-Raphaël à cause du navire qui s'appelait ainsi. Et l'équipage de ce navire fut réparti entre les deux qui voyageaient de compagnie.

Berrio *Nicolas Coelho.*
Le «Berrio», Nicolas Coelho.

Gonçallo Nuñez Criado de Vasq° da gama depois da Nao ter passado ho cabo de boa Esperanza & ser pouco avante da ágoada de Sáo braz se Repartirão os mantinementos & a gente della pellas outras da companhia & depoys de despejada ese poseráo fogo.

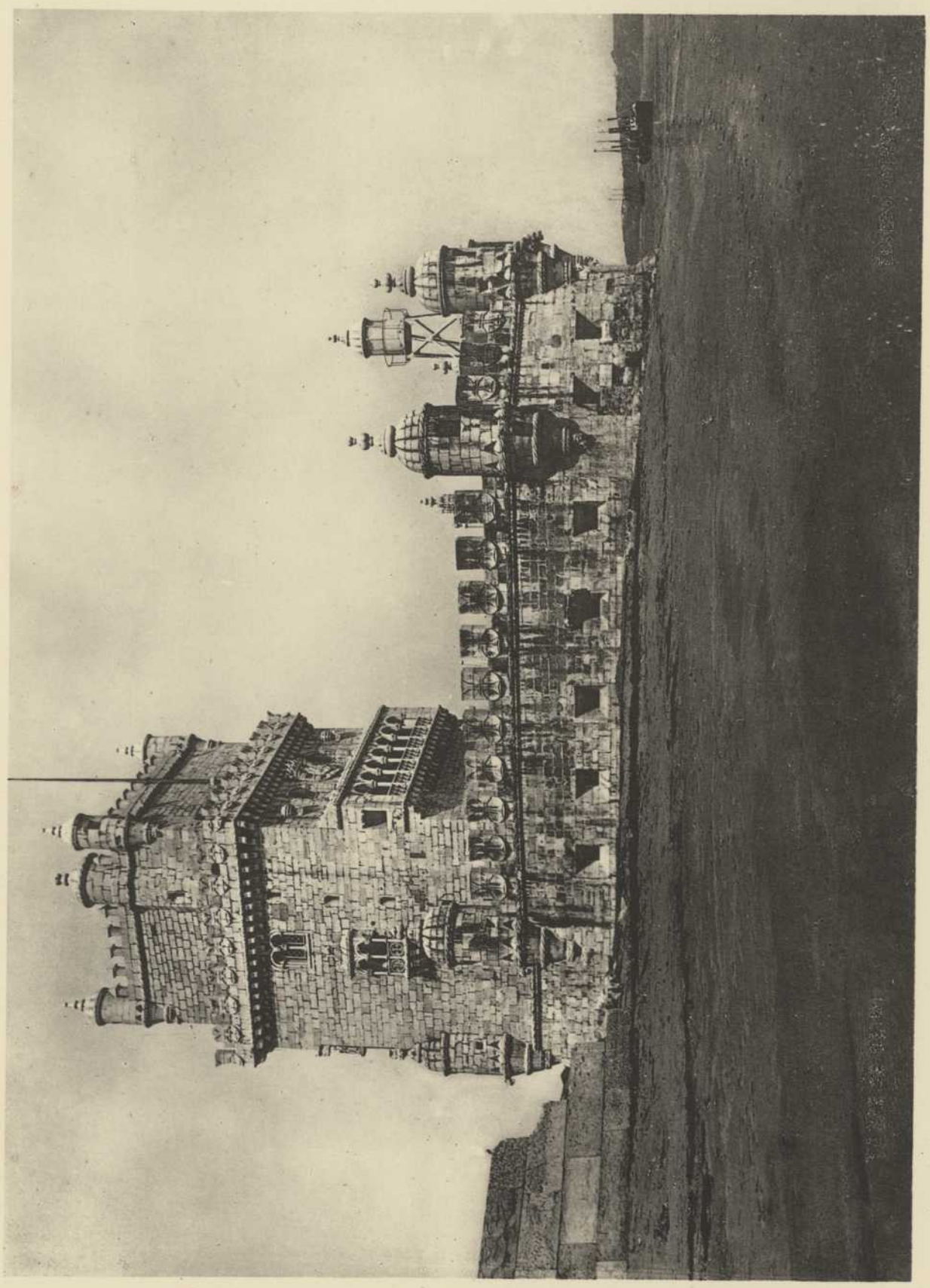
Gonçales Nuñes, Écuyer de V. de Gama. Après que le navire eut dépassé le cap de Bonne-Espérance et étant au delà de l'aiguade de Saint Braz, on répartit l'équipage entre les autres navires voyageant de compagnie. Et après l'avoir vidé y mirent le feu.





Clichés communiqués par M. van Beuningen.

Modèle de caravelle espagnole de la fin du xve siècle, donnée au Musée de Rotterdam par M. van Beuningen.



La Tour de Bélem.

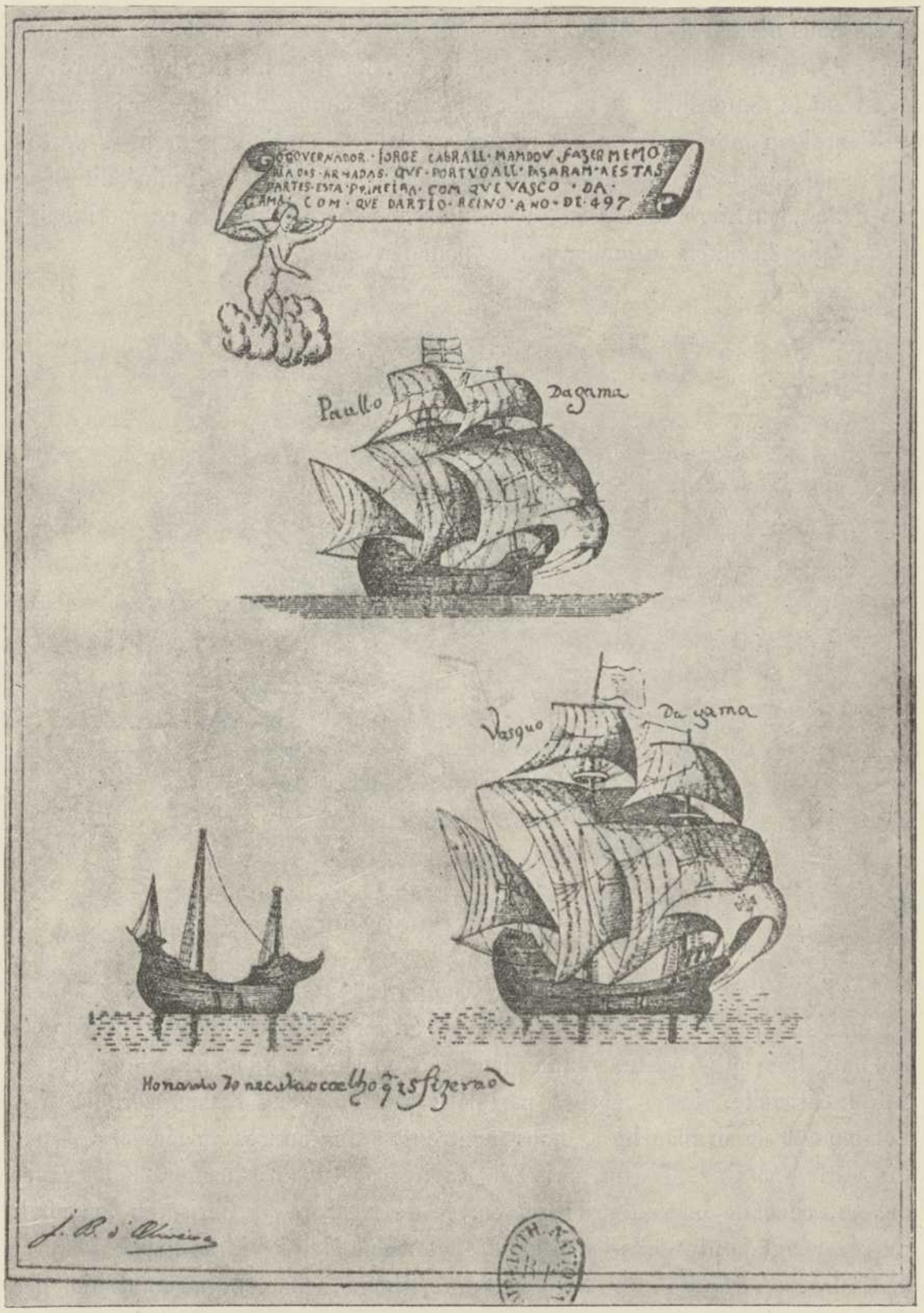


Fig. 21. — La flotte de Vasco de Gama en 1497, d'après le livre de J. B. d'Oliveira.

graphie qui nous est conservée des navires de cette période et de celle du XVIe siècle nous permet de restituer exactement l'aspect des flottes et de chacun des types de navires employés par les Portugais. La planche IX et la figure 21 montrent la composition de l'armada de Vasco de Gama, dessinée sur les ordres de Cabral au moment où ces vaisseaux existaient encore. Les archives portugaises de Lisbonne possèdent aussi le superbe manuscrit enluminé dit *Livre des Flottes*, ou *Livro das Armadas*, où figurent page par page la composition et l'aspect des armadas annuelles parties pour les Indes.

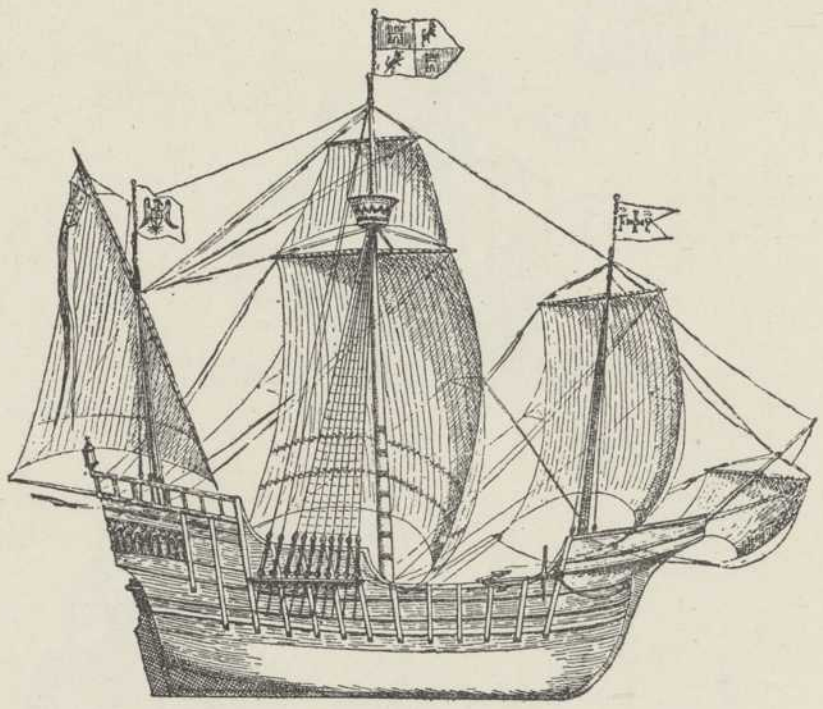


Fig. 22. — La *Santa Maria*, vaisseau amiral de Christophe Colomb (d'après un modèle réduit du Musée de la Marine au Louvre).

Les figures 22 et 23 permettront de comparer le *San Gabriel*, vaisseau amiral portugais de Vasco de Gama, à la *Santa Maria*, caravelle espagnole de Christophe Colomb, bien plus petite. Par la planche X on voit ce qu'était réellement une petite caravelle. Les superbes portulans attribués aux Reinel père et fils, notamment de la planche I, nous montrent, à des allures variées et vus par des contemporains, les plus puissants navires portugais à la mer, toutes voiles dehors, chacune orgueilleusement barrée de la croix du Christ du Portugal. En regardant de plus près les miniatures et surtout les dessins si fins de l'Amiral de Castro, qui figureront au tome III, on restituera facilement la composition des flottes, depuis les vaisseaux de haut bord jusqu'aux escadrilles d'éclaireurs, com-

posées de flûtes, de gelves et de trirèmes servant à sonder les ancrages avant d'y risquer les vaisseaux. On les voit occupées à faire de l'eau, à entrer en contact avec les populations des rivages ou même à engager de rapides actions navales et canonner les défenses côtières, comme ce fut le cas à Suez en 1541 [1].

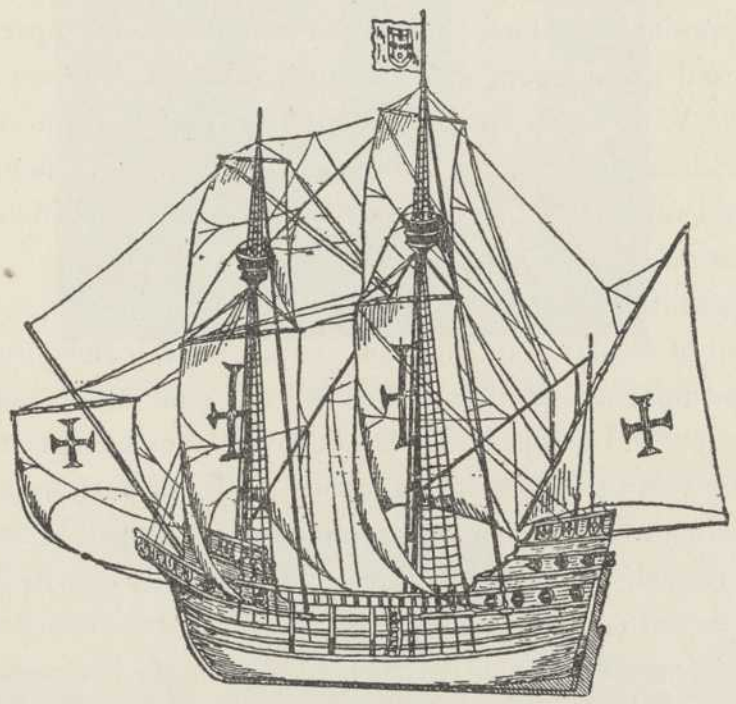


Fig. 23. — Le *San Gabriel*, vaisseau amiral de Vasco de Gama (d'après un modèle de l'Exposition Universelle de 1900).

Longueur probable.....	28 mètres.	Déplacement.....	178 tonnes.
Largeur.....	9 —	Tonnage.....	103 —
Creux.....	5 m. 40.		

Combien nous devons regretter de n'être plus renseignés sur les voyages de V. de Gama par ses propres écrits. Il n'a pas laissé de mémoires et les rapports qu'il adressa à son roi ont disparu. Et cependant, il en exista, qui furent certainement consultés par les historiographes de la découverte portugaise, notamment par de Barros pour ses *Decadas da Asia* et par Damiano de Goes pour sa *Chronique du roi Manuel* [2]. Tout ce qui nous reste est un unique récit par un

---

[1] Voir sur les types de navires de cette époque : Laird Clowes, *Ships of early explorers*, au *Geographical Journal*, mars 1927, p. 216, avec des illustrations.

[2] *Chronica do felicissimo Rey D. Manoel, divida em IV partes*, 2 vol., Lisbonne 1566-1567. Voir encore sur cet auteur, plus loin, chapitre VII, § 1. Les sources de cette époque ont été indiquées dans l'étude bibliographique du tome Ier, p. XXXIX et LVIII. Voir notamment les extraits des *Lendas* de Correa, dans E. J. Stanley, *The three Voyages of V. de Gama.*

témoin oculaire, dont le nom n'est pas établi, peut-être João de Sa, membre de l'expédition de V. de Gama. Son manuscrit n'est qu'une copie, heureusement ancienne, car elle paraît proche du début du XVIe siècle, provenant du couvent de Santa-Cruz à Coïmbra et transférée depuis à la bibliothèque d'Oporto. Ce texte a été publié seulement en 1838[1]. En dehors de ce journal, les seuls écrits contemporains racontant l'expédition sont deux lettres par lesquelles le roi Manoel faisait part au pape et au cardinal protecteur des résultats du glorieux voyage de V. de Gama (juillet et août 1499). Ce n'est qu'en 1554, dans la première édition de la célèbre collection de voyages de Ramusio, qu'avait paru un récit du voyage de V. de Gama par un gentilhomme florentin de passage à Lisbonne lors du retour de Vasco de Gama.

Le plus imposant des navires de Vasco de Gama n'atteignait que 180 tonneaux de déplacement et le plus petit moins de 100. Un quatrième, confié à Barthélemy Diaz, accompagnait les trois autres et avait pour destination Mina, dans le golfe de Guinée[2]. Le départ leur fut donné solennellement en présence du roi, le 25 mars 1497 (d'après Correa). Vasco de Gama passa la nuit en prières à l'Hospice des Marins de Belem et jura de défendre jusqu'à la mort l'étendard royal de soie, écartelé de la croix de l'Ordre du Christ. La tour de Belem marque son point de départ (pl. XI). Conduit par le pilote qui avait guidé le voyage de Barthélemy Diaz, il était porteur de lettres pour le Prêtre-Jean et pour le roi de Calicut.

Arrivé au cap Vert, B. Diaz se sépara de la flotte et rejoignit le fort de la

---

[1] Le journal du compagnon de voyage de V. de Gama a été publié par D. Köpke et Ant. da Costa Païva sous le titre : *Roteiro da viagem que em descobrimento da India pelo Cabo da Bôa Esperança fez dom Vasco da Gama em 1497*, Porto 1838, réimprimé par A. Herculano et Barão de Castello de Païva, sous le titre *Roteiro da viagem de Vasco da Gama*, Lisbonne 1861. La première traduction française est celle de F. Denis, d'après la 1re édition portugaise, dans la collection de Charton, *Voyageurs anciens et modernes*, 1855, t. III. Morelet a donné de la même édition portugaise une seconde traduction, déjà citée. L'ouvrage est traduit aussi en anglais dans la collection Hakluyt (n° 98) : E. G. Ravenstein, *First voyage*. Pour l'identification du compagnon auteur de ce récit, voir *ibid.*, p. XXV et seq.

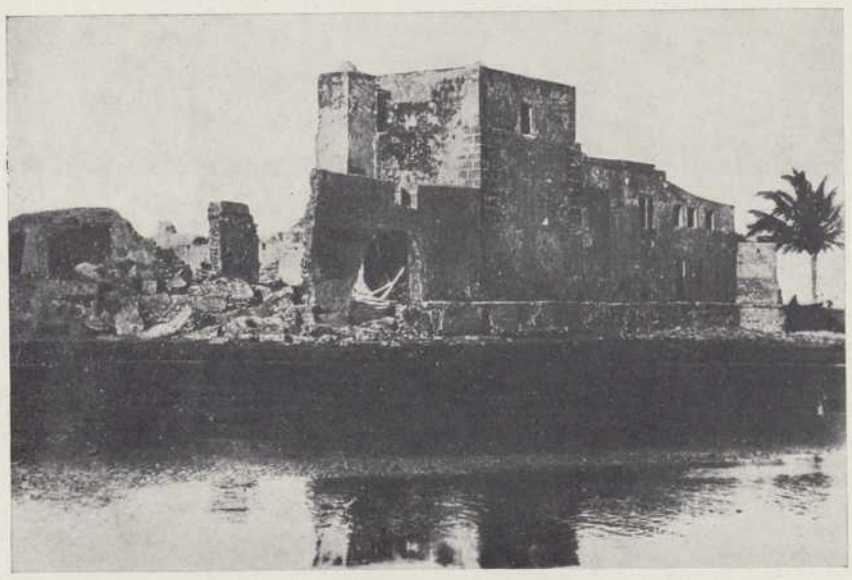
[2] On verra ce qui reste de la forteresse de Mina dans de La Roncière, *Découverte de l'Afrique*, t. II, pl. XXVIII.

Le *San Gabriel* était sous Vasco de Gama lui-même; le *San Raphael*, sous Paolo de Gama, son frère. Il y a doute si le troisième navire, sous Nicolas Coelho, était le *San Miguel* ou le *Berrio*. Parmi les capitaines de marque, citons Pedro de Alemquer, un des pilotes de Barthélemy Diaz, ainsi que le frère de Diaz.

W. S. Lindsay, dans son *Hist. of Merchant Shipping* (t. II, p. 5), a donné une autre reproduction du *San Gabriel*.

COTE ORIENTALE D'AFRIQUE.

1. — La porte d'entrée de la citadelle avec les armes du Portugal (1505).



2. — État actuel de la forteresse.

3. — Reconstruction de la forteresse.

Sofala. La forteresse portugaise de 1505.

Mina. Les trois autres navires découvrirent Sainte-Hélène, alors déserte, et franchirent sans encombre le cap des Tempêtes, malgré les souvenirs de terreur qu'il rappelait (22 novembre 1497).

§ 4. — LA CÔTE ORIENTALE D'AFRIQUE :

LE PAYS DES ZINDJI.

Parvenu dans l'océan Indien, Vasco de Gama dut venir à bout d'une mutinerie des équipages, affolés de s'enfoncer toujours plus loin dans l'inconnu. Sommé de revenir en arrière, il s'interdit tout retour avant d'avoir découvert la route des Indes. Il atteignit le Natal, dont le nom vient de ce qu'on y toucha terre le jour de Noël. Le navire de Nicolas Coelho se perdit sur la côte en janvier 1498[1]. L'escadre, remontant vers le nord, quitta les plages de Cafres et de Nègres pour arriver peu à peu à des ports véritables. On passa devant Sofala en mars 1498 sans y entrer (pl. XII). La première escale digne de ce nom fut l'île de Mozambique (*Mozambig*) (pl. XIII). Là les Portugais prirent contact avec des populations plus civilisées, dont la couleur indiquait le sang mêlé des Nègres et des Arabes. La classe supérieure parlait l'arabe. Le sultan local vint à bord faire visite à Vasco de Gama, qu'il prit pour un Turc à cause de son teint blanc. On ne le détrompa pas pour obtenir les premières informations pratiques sur la route des Indes[2].

De tous temps, même sous les Grecs et les Romains, les populations côtières de l'Yémen et d'Aden, Himyarites et Sabéens et plus tard les Arabes, venaient jusque dans ces lointains parages faire le trafic de l'ivoire, de la poudre d'or et des esclaves, comme le prouve le *Périple de la Mer Érythrée*[3]. Le contact entre la mer Rouge et l'Afrique orientale au delà de l'équateur, appelée Azanie dans la géographie de Ptolémée, n'avait jamais cessé.

---

(1) Cet épisode est représenté sur la planche IX, dans le coin gauche en bas.

(2) Le nom de Mozambique n'est pas connu des géographes arabes; il n'est cité ni par Idrisi, ni par Ibn Batoutah. Ce dernier ne dépassa pas Quiloa vers le sud. Au dire de Barbosa (dont l'escale est de sept ans postérieure à celle de Vasco de Gama et qui y repassa en rentrant dans son pays en 1517), le port était bon, mais, quoique dans une île, exposé aux raids des indigènes africains. Cf. Longworth Dames, *The Book of Duarte Barbosa*, 2 vol., Londres 1918, dans la collection Hakluyt n° 14 (cité sous la forme *Barbosa*), t. I, p. 15 et seq.

(3) Cf. notre *Pétra et l'Histoire de la Nabatène*, Paris 1929, p. 44; voir aussi au tome Ier, p. 35 et 40.

Bien plus, nous savons par la chronique de l'Oman de Salil ibn Razîk[1] que, pour échapper à la pression des Khalifes de Bagdad, les princes Azdites Suleiman et Said, descendants de Julanda, réussirent à s'enfuir avec leurs adhérents et leurs familles au pays des Zindji, déjà cité sous ce nom par Cosmas Indicopleuste au vi^e siècle et qui se confond avec l'Azanie du *Périple*, les deux noms ayant le même radical. Le voyageur grec dit en effet que toute la côte qu'il appelle *Zingi* ou *Zendji* appartient au roi d'Abyssinie jusqu'à Mogdishou (*Magdaso*)[2]. Les descendants de ces Azdites, sous le nom d'Emosaids (ou plutôt Ammu Said, c'est-à-dire le peuple de Said) n'avaient pas perdu encore le souvenir de leurs origines au xixe siècle[3].

Les relations entre l'Arabie et l'Afrique orientale se poursuivirent à travers les siècles. La tradition d'une connexion plus intime encore avec l'Oman fut même si vivace des deux côtés de la mer, qu'elle amena diverses expéditions. En 1698, Seif, iman de Mascate, expulsa les Portugais de Monbassa. En 1784, le seyd Said ben Ahmed s'empara de Zanzibar. A partir de Said ben Sultan, toute la côte d'Afrique avec Zanzibar et Pemba fit partie intégrante de l'imanat de Mascate. Le sultanat de Zanzibar ne redevint indépendant, sous un rameau de la dynastie omanaise, qu'en 1861.

Dès longtemps avant le moyen âge les géographes arabes avaient décrit la côte orientale d'Afrique, en termes il est vrai peu clairs. Maçoudi, mort en 956, a déjà des notions sur le pays Zindji jusqu'à Sofala, pour lui le port extrême vers le sud. La toponymie arabe de ces pays, fort différente de la nôtre, a suscité quelqu'embarras à l'identification géographique. Celle-ci, toutefois, est fort avancée aujourd'hui, comme le prouve la figure 24, montrant l'état des connaissances du géographe arabe Ibn Saïd en 1250, depuis le cap Corrientes jusqu'à Mogdishou[4]. Ibn el-Wardi aussi († à Alep vers 1350) a décrit cette région depuis le Gardafui jusque vers le Mozambique, sous le nom de Zindji[5].

---

(1) Voir au tome Ier, chap. viii, § 2, p. 186. Voir aussi Percy Badger, *History of the Imams and Seyyids of Oman, by Salil ibn Razik*, collection Hakluyt n° 44, 1870, p. xiii.

(2) Sur Mogdishou, voir au tome Ier, p. 280-281, 341 et 381.

(3) Cf. Dr Krapf, *Travels and Missionary Labours*, p. 522. Ce missionnaire de la côte orientale d'Afrique place l'événement en 740, alors qu'il est d'un demi-siècle antérieur.

(4) Il a été question de ce dernier géographe à la planche XII du tome Ier, et p. 46, n. 1. D'après le croquis de la figure 24, il avait des lumières même sur Madagascar.

(5) Cf. sur les Zindji, la bonne monographie de L. M. Devic, *Le pays des Zindjis ou la côte Orientale d'Afrique au moyen âge*, Paris 1883.

Le radical de ce nom propre est encore reconnaissable dans celui de Zanzibar : cf. N. Lyne, *Zanzibar in contemporary times*, et W. Schoff, *Periplus of the Erythrean sea*, Londres 1912, p. 92.

Il nous dit que les populations de cette côte ne naviguent pas, mais sont habituées à recevoir la visite des navires étrangers, dont les escales se font généralement à l'embouchure des fleuves, ce qui est exact[1]. Elles faisaient le

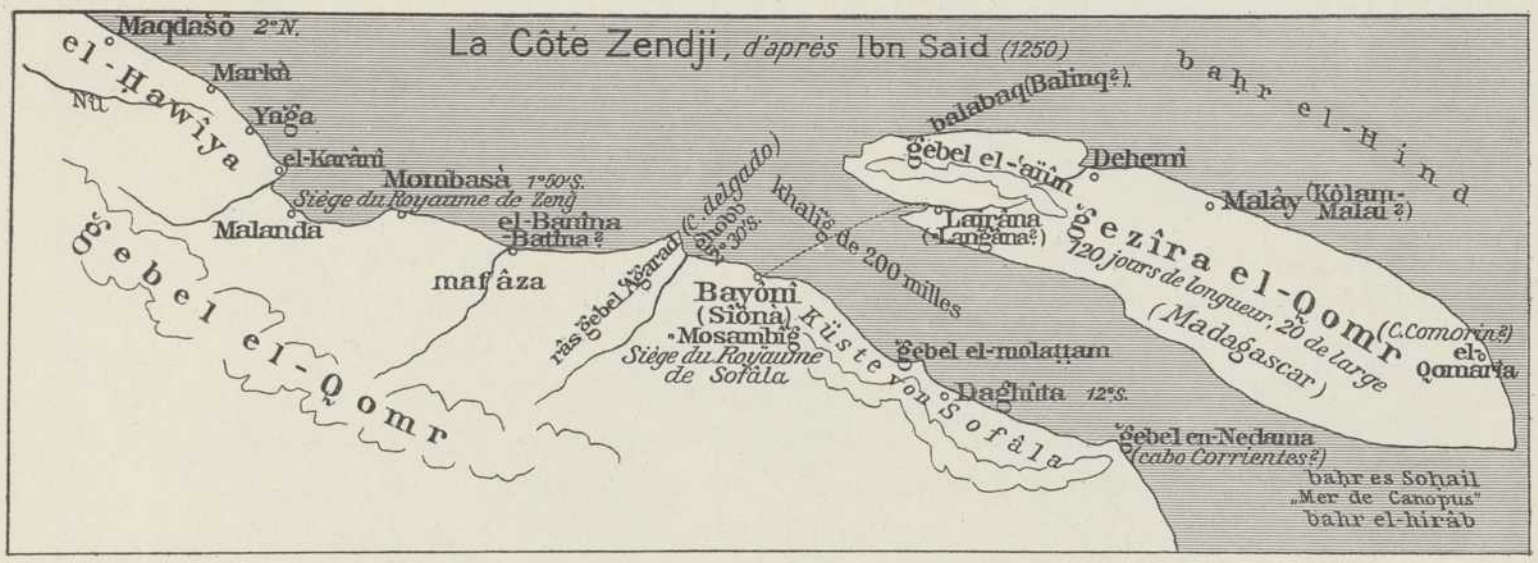


Fig. 24. — La côte des Zindji.

Voir aussi *The East Africa Red Book, 1922-1923, Handbook and Directory for Kenya Colony, Zanzibar Protectorate, Nairobi et Mombosa*, 1922, p. 20 et seq., où se trouve résumé assez clairement ce qu'on sait de l'histoire de la côte Est-Africaine depuis l'antiquité.

[1] La description suivante de la côte de Mozambique par Ibn el-Wardi est tirée de Salt, *Voyage en Abyssinie entrepris par l'ordre du Gouvernement britannique, exécuté dans les années 1809 et 1810*, trad. de l'anglais par M. F. Henry, Paris 1816, p. 68-71 :

«La terre de Zindji est située à l'opposé du Sindh. La mer de Perse s'étend, dans toute sa largeur, entre ces deux contrées. Les habitants du Zindji sont des nègres de l'espèce la plus noire. Ils sont idolâtres, endurcis à la fatigue et braves, et ils combattent montés sur des bœufs, leur pays étant dépourvu de chevaux, de mulets ou de chameaux. «J'ai vu leurs bœufs, dit Maçoudi, s'agenouiller comme les chameaux pour être chargés, et ils marchent aussi vite avec leurs fardeaux.» Les habitations de ce peuple s'étendent depuis l'extrémité du golfe (*probablement depuis le cap Gardafui*) jusqu'à la terre basse de l'Or (*Sofalat il-Dheheb*). C'est un vaste pays qui abonde en or, en grains et en diverses productions naturelles très précieuses. Les villes sont fort peuplées, et toutes sont situées sur le bord d'une rivière. Les Zendji ne savent ce que c'est que la neige et la pluie, ce qui est ordinairement le cas dans le pays des noirs. Ils n'ont point de vaisseaux; mais les marchands viennent dans des navires d'Ummaum, leur acheter leurs enfants, qu'ils revendent ensuite en différentes contrées. Les Zindji sont extrêmement nombreux, quoiqu'ils manquent des moyens de faire la guerre. On dit que leur roi marche au combat suivi de 3000 hommes montés sur des bœufs. Le Nil se partage au-dessus de leur pays, à la montagne de Muksim. La plupart d'entr'eux se taillent les dents en forme de pointe. Ils font un trafic de dents d'éléphants, de peaux de panthères et de soie. Ils ont des îles dans la mer, d'où ils tirent des cauris (*coquillage*) qui leur servent

commerce de la poudre d'or, des animaux sauvages et surtout des esclaves; il est certain qu'elles étaient en relations quasi permanentes avec les Indes. Déjà les deux cartes d'Idrisi (voir notamment les planches XIII et XIV du tome Ier) mentionnent sur la côte, du nord au sud, Mélinde et Monbassa (*Mongasa*). Ibn el-Wardi parle expressément de Sofalat el-Gharb (*Sofalat il-Dheheb*), le pays de l'or, qui a gardé le nom de Sofala aujourd'hui. Il ne mentionne pas Mozambique. Cette côte a été visitée par Ibn Batoutah, depuis le Bab el-Mandeb jusqu'à Quiloa (*Couloua*), avec escale à Mogdishou (*Makdachaou*) et Monbassa (*Manbaçu*) (pl. XIV à XVI). Partout ce voyageur eut l'impression d'être en pays d'Islam et fut reçu par les cadis et les autorités : les petits sultans portaient le nom de cheikhs et étaient des musulmans[1].

Les grandes îles, comme Pemba et surtout Zanzibar, formaient de vrais États avec des dynasties et une histoire enregistrée. La petite île de Quiloa (Kilwa, Kiloua), au sud des deux précédentes, possède sa chronique propre, dont l'histoire remonte jusqu'au xe siècle et prend pour origine la migration d'une famille de la côte persane du golfe Persique. Cette principauté arabe, sans cesse en guerre avec les nègres africains, eut des relations politiques et des alliances avec les autres îles également colonisées par les Arabes; elle jouit d'une période assez brillante[2].

Il n'est pas étonnant que tous ces ports aient fourni, sinon parmi les natifs africains, du moins parmi les Arabes installés, de nombreux pilotes. Comme on va le voir, ces pilotes ne représentaient nullement la plus basse classe, mais un élément supérieur. Ils disposaient d'ouvrages scientifiques fort estimables.

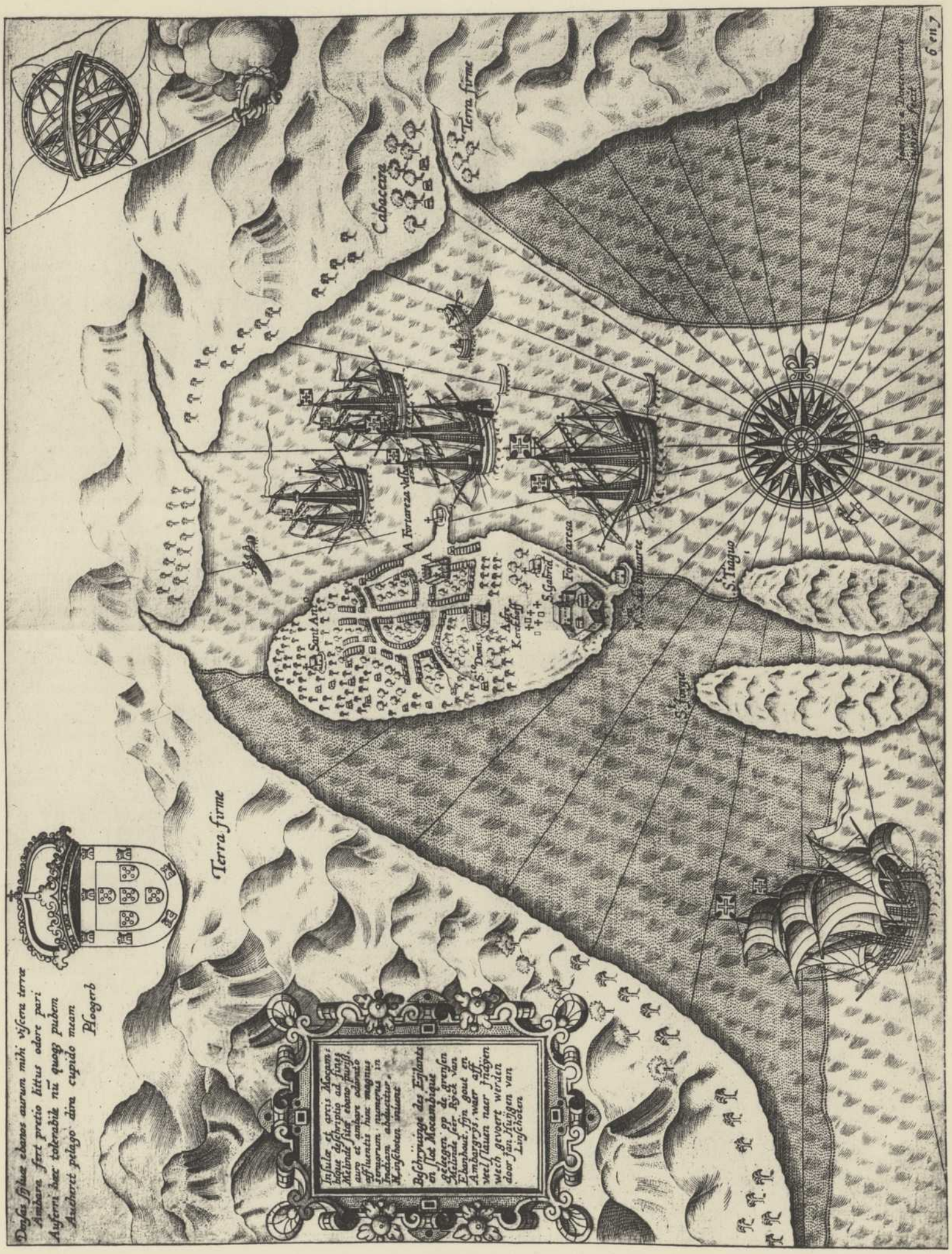
---

de parure et de monnaie. Près de ces îles gît la terre des Dum-a-Dum (*il s'agit probablement des Gallas*). Elle est située sur le Nil, bornant le territoire des Zindji. Les habitants sont des infidèles et ce sont les Tatares des nègres. Ils forment des tribus sauvages de pillards, qui s'emparent de tout ce qu'ils rencontrent, choses et hommes. Le fleuve se divise dans leur pays. Un bras coule vers l'Égypte et l'autre va jusqu'au pays des Zindji. Sofalat il-Dheheb confine aux limites orientales de ce pays.

« C'est une contrée fort étendue, où l'on trouve des mines de fer que les indigènes exploitent, et dont ils vendent le fer aux négociants de l'Inde, qui le payent cher, parce qu'il est plus dur et d'une meilleure trempe que celui de leur propre pays. Ceux-ci le purifient et en font de l'acier qu'ils transforment en lames, dont le tranchant ne s'émousse point. Les indigènes en font aussi des épées et d'autres armes offensives. La production la plus remarquable de cette contrée est l'or natif, qui se trouve en grains du poids de deux ou trois metscâl (?); et cependant les indigènes portent généralement des ornements de cuivre aux bras. »

(1) Ibn Batoutah, trad. Defrémery-Sanguinetti, t. II, p. 180 et seq.

(2) Cf. *The East Africa Red Book*, p. 23.



Plan de l'île et de la forteresse portugaise de Mozambique.

(H. de Linschoten, *Navigatio ac Itinerarium Joh. Hug. Linscotani in Orientalem sive Lusitanorum Indiam*, La Haye 1599.)

Leur pratique des mers indiennes était immémoriale. Ils en connaissaient tous les recoins.

C'est ce que comprirent rapidement les Portugais. Pourvu qu'ils se procurassent les services de bons pilotes arabes, le succès de leur tentative était désormais assuré. De l'audace, ils n'en manquaient pas. Vasco de Gama apprit que Calicut était à 900 lieues; la distance ne l'effrayait pas avec un pilote pris sur place. Sa négociation tendit donc à en obtenir. On lui en promit deux; mais le sultan vit qu'il traitait avec des chrétiens et chercha à se dérober : les relations se tendirent. Des maladresses réciproques, la suspicion incurable, d'ailleurs naturelle, de gens toujours menacés des pires embûches, envenimèrent la situation, non moins que la brutalité, malheureusement bien établie, des hommes de guerre portugais. Ayant littéralement capturé un pilote, Vasco de Gama crut n'avoir plus rien à perdre en canonnant le port qu'il venait d'utiliser en relâche. Il s'éloigna de Mozambique vers le 8 ou 15 avril 1498, sans avoir compris qu'il quittait un foyer de civilisation presque millénaire. Il avait enfin recueilli des informations utiles sur l'Inde et peut-être même sur le royaume du Prêtre-Jean. Pour ce dernier, il crut comprendre que cet État était fort loin dans l'intérieur des terres et il ne songea pas à s'y rendre. Pour l'Inde, il sut qu'on devait d'abord longer la côte jusqu'à Mélinde, avant de s'élancer en plein océan.

A Monbassa[1], Vasco de Gama eut de sérieuses difficultés avec les indigènes. Désormais, partout il sera précédé par sa réputation. Comme au désert, les nouvelles vont vite sur la mer. A la fin d'avril, la flotte arriva à Mélinde, *Malindi*[2].

Le sultan du lieu ne connaissait les salves d'artillerie que par ouï-dire. Impressionné, il entretint avec Vasco de Gama des relations méfiantes, mais pacifiques dans l'ensemble. Son peuple était mélangé, fortement métissé d'Arabes. Il y avait là, en station, des marchands de l'Inde, et le port était visité par des navires de toutes les mers, même chrétiens.

---

(1) Cf. Devic, *Pays des Zindji*, p. 71; Ravenstein, *First voyage*, p. 34.

(2) Malindi est déjà placée sur les deux cartes d'Idrisi (voir les planches XIII et XIV du tome Ier). Elle ne paraît pas alors avoir été aux Arabes. Ibn Batoutah n'y passa pas. Elle a gardé la tradition de sa création par un prince Persan. Elle fut attaquée par Ali Bey en 1585. Barbosa en parle favorablement (L. Dames, *loc. cit.*, t. I, p. 22). Cf. aussi Ravenstein, *First voyage*, p. 40.

§ 5. — LE PILOTE ARABE DE VASCO DE GAMA ET LA SCIENCE ASTRONAUTIQUE DES ARABES.

Comprenant qu'il n'avait pas besoin de remonter la côte africaine plus au nord vers Mogdishou, le grand amiral séjourna une dizaine de jours à Mélinde, en quête de renseignements complémentaires. Le hasard le favorisa. Il entra en relations avec un célèbre pilote arabe, connaissant dans leurs moindres recoins la mer Rouge, l'océan Indien, le golfe Persique, les côtes de l'Inde et jusqu'à l'Insulinde et la Chine.

C'est à cette conjoncture heureuse que la flotte portugaise dut de s'engager enfin sur la route des Indes, cachée jalousement jusque-là aux Infidèles que leur fortune ou le hasard, plus souvent qu'on ne croit, amenait dans ces parages.

Le début des relations de Vasco de Gama avec ce pilote est raconté diversement par les premiers historiens des découvertes portugaises, notamment par Castanheda et De Barros[1]. L'écrivain arabe Kutb ed-Dine al-Mekki, appelé aussi En-Nahrawali, dit dans son livre *La Foudre de l'Yémen ou la conquête de l'Yémen par les Ottomans*[2], que le chef des Portugais (qu'il appelle *Almilandi*, l'amiral)[3], ayant fait amitié avec le pilote, l'enivra. Ce dernier, dans un accès de confidence provoqué par les fumées du vin, livra son secret : «Ne vous approchez pas, aurait-il dit, de la côte africaine au delà de Malindi vers le nord; lancez-vous sans hésiter vers la pleine mer; rapprochez-vous ensuite de la côte et vous évi-

---

(1) Pour ce qui concerne le pilote arabe de Vasco de Gama, cf. son *Roteiro* cité ci-dessus; cf. aussi Castanheda, *Historia*, I, XII et XIII (p. 41 de l'édition de 1833); De Barros, *Da Asia*, décade I, IV, chap. vi, p. 319 de l'édition de 1778. Cf. aussi E. J. Stanley, *The three Voyages*, p. 137, n. 2.

(2) *Al-Bark Al-Yamani*, ouvrage terminé en 1577 par Kutb ed-Dine en-Nahrawali (il occupa des fonctions religieuses à la Mecque et mourut en 1580), raconte la conquête de l'Yémen par les Turcs. Cet ouvrage a été publié et traduit par S. de Sacy aux *Notices et Extraits des manuscrits de la Bibliothèque Nationale*, an VII (1799), t. IV, p. 412-505. Le même auteur arabe a écrit aussi *Le Livre qui apprend à connaître la Ville Sainte de Dieu ou Histoire de la Mecque*, véritable chronique de la ville (texte arabe au tome III de Wüstenfeld, *Die Chroniken der Stadt Mekka*, Leipzig 1857-1861, 4 volumes dont trois de textes arabes. Le 4e est un résumé en allemand, sous le titre *Geschichte der Stadt Mekka*, des chroniqueurs Azraki, El-Fakih, Ibn Duheira et Kutb ed-Dine en-Nahrawali). Le récit arabe est paraphrasé en français par S. de Sacy aux *Notices et Extraits des manuscrits de la Bibliothèque Nationale*, an VII (1799), t. IV, p. 538-591.

(3) De Sacy, dans sa traduction libre (*Notices et Extraits*, t. IV, p. 419), appelle le chef des Portugais Ali al-Melindi, ce qui voudrait dire «de Mélinde». En réalité c'est Almilandi, déformation du mot amiral. La preuve en est qu'on donnait le même nom à d'Almeida (d'après Texeira).

terez les grandes vagues. » Ce récit est peu vraisemblable, car, on va le voir, le pilote, grand géographe, navigateur émérite et bon musulman, avait peu de chances d'être un ivrogne. C'est bien lui qui, cependant, fut, pour des raisons inconnues, l'instigateur de l'acte audacieux de Vasco de Gama se jetant en plein inconnu à travers l'océan Indien. Ce pilote est appelé tantôt Cunagna, tantôt Malemo Cugna ou Malemo Canagna. Ce n'est qu'un nom de profession, la déformation de *Mu'allim Kanak*, qui veut dire *maître de navigation, astrologue*. Son identité semblait devoir rester à jamais mystérieuse; et cependant G. Ferrand, dépouillant les ouvrages sur la navigation des Arabes au moyen âge et leurs instructions nautiques, est arrivé à déterminer cette personnalité[1]. En effet le même Kutb ed-Dine en-Nahrawali nous dit que le pilote de Vasco de Gama fut Ahmed ben Madjid en-Nedjdi (c'est-à-dire originaire du Nejd), un Arabe, probablement Chiite ou partisan d'Ali, originaire du plateau central de l'Arabie. Il habitait peut-être Djulfar, escale misérable de l'Oman au golfe Persique, d'où il a daté certains ouvrages. Son nom n'est rien moins que celui du plus célèbre navigateur arabe de la seconde moitié du xvie siècle, fils et petit-fils de hardis marins, auteurs eux-mêmes d'instructions nautiques. Ben Madjid écrivit la meilleure encyclopédie arabe des sciences maritimes, en une trentaine de livres et poèmes. C'est l'exposé pratique de toute la science et la somme de l'expérience des pilotes les plus réputés jusqu'à son temps, ainsi que de ses propres voyages pendant une vie entière. Il dit, quelque part, que son grand-père navigua sur la mer de Qolzoum et sur la route des pèlerins de la Mecque, et que son aïeul connaissait cette mer avec précision et en détail. Son père y ajouta le résultat de longues expériences personnelles : « sa science dépassa celle de son père. A mon tour, après avoir pendant quarante ans renouvelé ces

---

[1] G. Ferrand, *Le pilote arabe de Vasco de Gama et les instructions nautiques des Arabes au xve siècle*, dans les *Annales de Géographie*, 31e année, n° 172 du 15 juillet 1922, p. 289-307; et *Identification du pilote arabe de V. de Gama*, au *Jour. Asiat.*, 1919, p. 354. Voir enfin *L'élément persan dans les textes nautiques arabes*, au *Jour. Asiat.*, 1924, p. 193. Le savant arabisant publie, dans la Collection des Géographes Arabes, éditée chez Geuthner : *Les instructions nautiques et routiers arabes et portugais des xve et xvie siècles*, dont deux volumes de textes arabes ont paru, ainsi que *L'Introduction à l'astronomie nautique arabe*, Paris 1928. Il a repris, dans ce dernier volume (p. 183 et seq.), tout ce qui concerne le pilote arabe de Vasco de Gama. Voir aussi la recension de ce dernier livre, par le C^t Vivielle, *L'astronomie nautique arabe*, p. 385-388, au *Journal des Savants*, novembre 1928.

G. Ferrand annonce en outre : *L'Océan Indien au moyen âge d'après les textes arabes et persans*, sujet qui a déjà été traité en partie dans son livre : *Le pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie, par Sihab ad-Din Ahmad, dit le « Lion de la Mer »*, Paris 1921, et aussi dans *Les anciennes navigations dans l'Océan Indien*, au *Jour. Asiat.*, 1918, p. 148.

expériences et corrigé l'œuvre scientifique de ces deux hommes exceptionnels, j'ai mis par écrit mes résultats et j'ai dégagé des principes et des faits qu'on ne trouve groupés nulle part ailleurs[1]». «Rien n'est supérieur à l'expérience; et, ajoute-t-il sans trop de modestie, souvent un seul de mes feuillets a plus d'exactitude et d'utilité que tout ce que mes prédécesseurs ont écrit.»

Rédigés entre 1455 et 1490[2], les ouvrages de Ben Madjid, traduits en turc en 1554 par l'amiral ottoman Sidi Ali, furent retrouvés en arabe parmi les manuscrits de la Bibliothèque Nationale[3].

---

[1] Cf. Carra de Vaux, *Les Penseurs de l'Islam*, Paris 1921, t. II, *Les Géographes*, p. 64 et seq.

[2] D'après sa propre déclaration, il a achevé ce poème à Djulfar (côte du golfe Persique dépendant de l'Oman), en 864 H. (1459 de notre ère).

Parmi les manuscrits arabes de ce fameux Ben Madjid, conservés à la Bibliothèque Nationale de Paris, le n° 2292 contient 19 routiers et traités nautiques. Le plus important est le *Livre des renseignements utiles*, terminé en 1489. Ce n'est rien moins que la première en date des instructions nautiques modernes. L'ouvrage comprend une description des grandes îles de l'océan Indien, Madagascar, Java, Sumatra, Bornéo, etc. La description de la mer Rouge y est de premier ordre comme précision et exactitude, avec l'indication des routes, des moussons, des vents locaux, des hauts-fonds, des ancrages et havres, etc. Ce dernier ouvrage, plein de termes techniques d'une traduction difficile, paraît tiré en partie de celui qu'avait rédigé le propre père du pilote. Un autre des ouvrages de Madjid est intitulé *El-Hawiyah, la Glose abrégée* (*des principes de la science nautique*). Elle contient les signes indiquant la proximité de la terre, les mansions lunaires, les rhumbs et le régime des vents. Suivent des descriptions des routes maritimes et côtières de l'Arabie, du Hedjaz, des pays des Nègres, de l'Inde occidentale, du Coromandel, du Bengale, de Java, de Formose et de la Chine; on y trouve les distances des ports de la côte arabique à ceux du Malabar, les latitudes des ports de la mer des Indes, etc.

Parmi les ouvrages nautiques écrits au moment de l'arrivée des Portugais dans l'océan Indien, citons aussi, de Soleiman el-Mahri, *L'Omdah*, que l'amiral turc Sidi Ali date de 1511. L'auteur y expose toutes les bases de la science nautique, les routes au vent et sous le vent, les îles, les latitudes par l'observation des étoiles, les moussons en dates persanes, les itinéraires le long de l'Afrique orientale et de l'océan Indien, les mers de Chine, et même l'Insulinde.

Les renseignements ci-dessus sont tirés principalement de l'article déjà cité de G. Ferrand, *Le pilote arabe, etc.*, p. 292 et seq., et du même auteur *Introduction*, p. 237 et seq.

Cf. également Duarte Pacheco, *Esmeraldo de situ orbis*, recueil d'*Instructions nautiques manuscrites* de 1500 à 1520, publié en 1521; et aussi les observations de Gaudefroy-Demombynes, sur les instructions nautiques arabes, au *Jour. Asiat.*, 1912, p. 485, avec toute une bibliographie.

Cf. enfin Carra de Vaux, *loc. cit.*, p. 74 et seq.

[3] L'amiral Sidi Ali, peut-être de race turque, en tout cas au service du sultan Soliman Ier, ami du fameux Sinan Pacha et de Kheir Eddine, mort en 1562, avait été envoyé par le padischah en 1554 pour ramener les restes de la flotte égyptienne que Pirbeg avait conduite à la déroute dans un combat naval où les Portugais eurent le dessus en 1551. Sidi Ali passa par Bagdad et le golfe Persique et échoua complètement (voir plus loin au tome III, son odyssée). Il séjourna longtemps aux Indes. C'est là qu'il eut le loisir de collectionner les ouvrages astronomiques et nau-

COTE ORIENTALE D'AFRIQUE.

Zanzibar. Fort portugais.

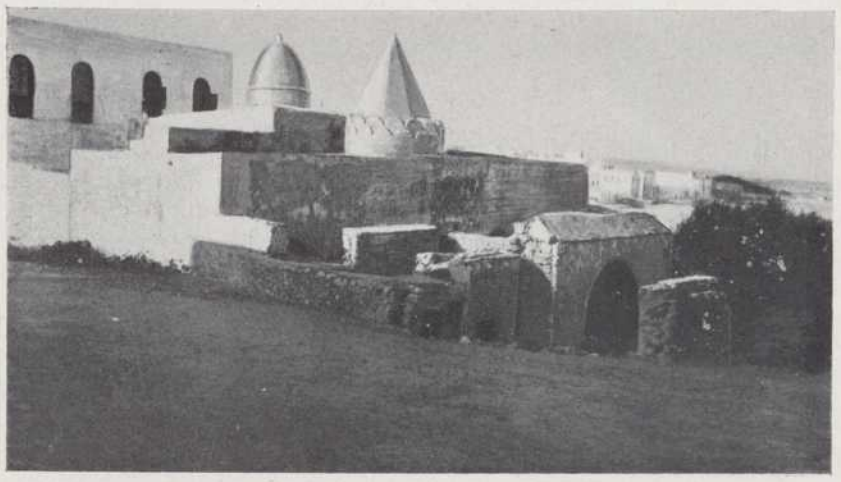
Monbassa. Fort Jésus.

Monbassa. Fort ruiné.

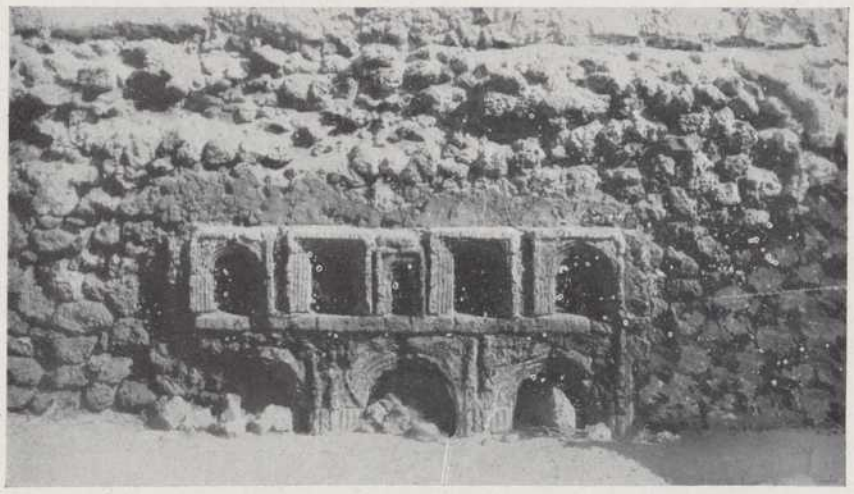
Forteresses portugaises de Zanzibar et Monbassa.

DGAG-P
CC

COTE ORIENTALE D'AFRIQUE.



1. — La mosquée El-Barani (XIIIe siècle).



2. — Vieilles sculptures barbares.

Vues de Mogdishou.

(Stefanini et Desio, *Le Colonie : Rodi e le isole italiane dell'Egeo, etc.*, p. 168 et 169.)

Vasco de Gama et son pilote arabe comparèrent leurs astrolabes. Celui d'Ahmed ben Madjid était un instrument triangulaire en laiton avec des quadrants pour prendre la hauteur. Il expliqua que les pilotes indiens ont un autre instrument composé de trois lattes[1].

Les Arabes avaient aussi de fort bonnes cartes. Celle que le fameux pilote montra à l'amiral lui parut excellente, disposée comme l'étaient, paraît-il, les cartes arabes, avec méridiens et parallèles, ou plutôt découpées en carrés, mais sans l'indication des rhumbs des vents dont étaient tant encombrés les portulans européens. Les carrés étaient assez petits pour qu'il fût facile de suivre la côte[2]. Il va de soi que les navigateurs portugais n'avaient pas de cartes détaillées de ces régions, même pour la mer Rouge et le Bab el-Mandeb.

Vasco de Gama, interrogeant son pilote, dont il ignora probablement la science exceptionnelle, apprit que les Arabes avaient, pour leurs relèvements et pour le calcul des latitudes, des méthodes très différentes de celles des Portugais[3]. Alors que ces derniers, à la suite des Grecs et surtout de Ptolémée, étaient habitués à calculer les latitudes *le jour*, d'après la position du soleil, à l'aide de l'astrolabe et du compas, comptant la circonférence à 360°, une pratique bien plus rudimentaire, mais plusieurs fois centenaire, avait amené les Arabes, du moins dans l'océan Indien, à calculer les latitudes *la nuit*, en prenant la hauteur d'une constellation aussi proche que possible de l'étoile polaire. La mesure, l'unité de

---

tiques des pilotes arabes, et de compiler ses ouvrages, notamment le *Miroir des Terres*, traduit par Fr. von Dietz en 1815 (p. 133, 142, 267). Son but était de fournir à ses compatriotes, fort dépourvus de toutes ces connaissances, une documentation complète et une description détaillée des mers asiatiques. Son livre le plus important, intitulé *Al-Muhit*, c'est-à-dire *Miroir de la mer*, ou plutôt *Instructions nautiques*, est une médiocre version des ouvrages arabes de Ben Madjid, résumée en anglais par le baron J. von Hammer-Purgstall, *Extracts from the Mohit, that is : the Ocean, a Turkish work on navigation in the Indian seas*, dans *Journal of Asiatic Soc. of Bengal*, t. III à VIII, 1834 à 1838. Une bonne partie de l'ouvrage turc a été donnée aussi en traduction allemande, par Max Bittner sans recourir au texte original, dans *Die Topographischen Capiteln des Indischen Seespiegels Mohit*, introd. avec 30 tables par W. Tomaschek, publié en commémoration de la découverte de la route des Indes, par la *Soc. de Géogr. de Vienne*, 1897. Cet ouvrage est très important pour la connaissance de la science astronautique des Arabes.

Voir sur Sidi Ali, J. de Hammer, *Geschichte des Osmanischen Reiches, grossentheils aus bisher unbenützten Handschriften und Archiven*, Buda-Pesth 1828, t. III, p. 414-417 et G. Ferrand, *Introduction*, p. 248 et seq.

(1) Voir à la page suivante.

(2) D'après le récit *cité* de Barros. Voir surtout G. Ferrand, *Le pilote arabe*, p. 291; et Nordenskiöld, *Periplus*, trad. angl. par Bather, Stockholm 1897, p. 125 et 147-148.

La rose des vents arabe était, comme la nôtre, divisée en 32 rhumbs appelés *hann*.

(3) Voir à ce sujet les explications données par Bittner, *loc. cit.*, p. 10 et seq.

division qu'ils adoptèrent est *l'isba, le doigt,* ou plus exactement *le pouce,* et plus exactement encore la largeur du pouce (non pas sa longueur), équivalent à 1° 37′[1]. Dix isbas valaient une main en longueur. Ainsi le marin, abordant de nuit dans un port et désireux de calculer la latitude, étendait le bras droit vers l'horizon de la mer, le pouce étant mis horizontalement à gauche et plaçait son bord inférieur touchant l'horizon de la mer. Il attendait la culmination de l'étoile et comptait le nombre de pouces qui l'en séparaient. Le pilote, se déplaçant vers le nord ou vers le sud, et habitué à jeter l'ancre le soir, dans des mers où la nuit est généralement claire, comptait plus ou moins de pouces et décomposait le ciel en isbas. Il disait que tel port était à tant de pouces de l'étoile polaire, quand il la voyait. Peu à peu les Arabes se servirent de réglettes verticales portant des divisions en isbas. Ils y ajoutèrent un quadrant, ou, ce qui suffisait dans l'océan Indien, un segment de quadrant. Puis ils ajoutèrent une deuxième réglette verticale à divisions, orientable vers le point à viser. C'est donc une sorte de triangle, d'origine arabo-persane. Quand l'étoile polaire n'était plus visible, on calculait d'après α et β de la Petite Ourse; plus au sud encore et en tout cas dans les environs de l'équateur, on se servait de la Grande Ourse.

Ainsi les appareils cosmographiques arabes de l'océan Indien différaient fort de l'astrolabe, lequel servait à calculer la hauteur du soleil, mais ils sont tout à fait proches de l'arbalète ou arbalestrille décrite plus haut (fig. 15 et 16). La figure 25 représente le *Kamâl* ou *Perfection,* petite pièce de bois d'une largeur connue, portant à son centre une ficelle graduée par des nœuds dont chacun correspondait empiriquement à une latitude déterminée. Mettant le bord inférieur de la pièce de bois sur l'horizon et le bord supérieur sur l'étoile, l'observateur rapprochait plus ou moins l'appareil de l'œil et, la ficelle étant prise dans la bouche ou maintenue au bout du nez, le nœud le plus proche indiquait la latitude. La figure 26 représente une simple variété du kamâl. La figure 27 au contraire représente le *Bilisti,* qui est une véritable arbalestrille, puisque la ficelle est remplacée par une tige graduée sur laquelle se déplace la pièce de bois devenue un curseur[2].

---

[1] Sur la valeur de *l'isba,* voir DE SAUSSURE, *Commentaire des instructions nautiques de Ibn Madjid,* dans G. FERRAND, *Introduction,* p. 152. D'après un passage du *Kitab al-Fawaïd* de IBN MADJID, il y a 7 isbas d'un rhumb à l'autre, et 8 isbas d'une mansion à l'autre, ce qui indique une circonférence divisée en 224 isbas et non en 360° (7×32 rhumbs $= 8 \times 28$ mansions $= 224$ isbas $= 360°$).

[2] Sur les instruments nautiques des Arabes, cf. J. PRINSEPS, *Note on the nautical instruments of the Arabs,* dans le *Journal of Asiatic Soc. of Bengal,* t. II, 1836. Cet article technique, devenu introuvable, a été réimprimé par G. Ferrand (*Introduction,* p. 1 à 24), avec un autre du Capt. H. CONGREVE,

Ces Arabes, livrés à eux-mêmes, ne s'occupaient ni de la hauteur du soleil, ni de l'équateur, ni des cercles tropicaux, ni du calcul des angles droits. Ils ne mesuraient pas les distances au pôle. Leur manière, purement empirique, résultait de la pratique des mers de l'Inde, où la mesure imprécise de l'isba paraissait suffisante. Ils n'avaient pas de théories proprement astronomiques. Nicolas de Conti, vers 1444, dit que les Indiens se dirigent d'après les constellations et n'emploient pas même la boussole. Mais les Arabes de ces régions avaient des moyens supérieurs à ceux qui suffisaient aux Indiens. Un gentilhomme florentin de la suite de Vasco de Gama (lors de son voyage de 1497) dit que «les marins de ces contrées (Indes) ne naviguent point avec la *tramontane* (ce qu'on interprète comme désignant l'aiguille aimantée), mais avec une espèce de quadrant de bois». C'est celui que nous avons décrit[1].

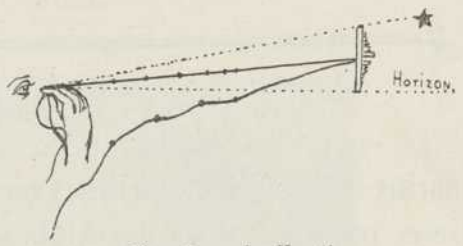


Fig. 25. — Le Kamâl.

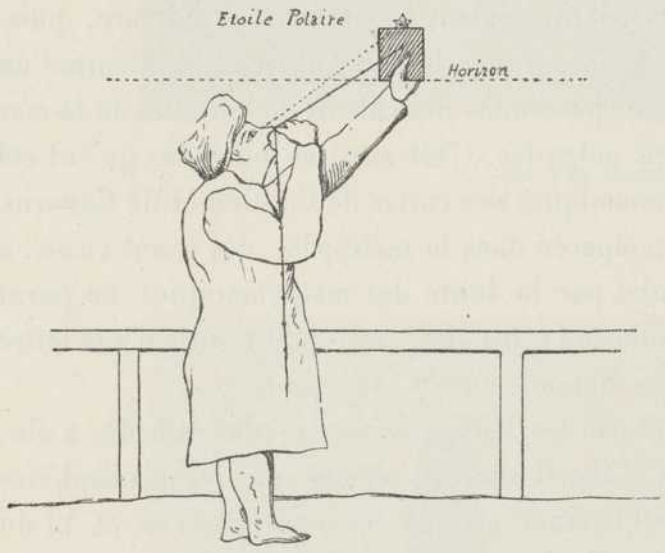


Fig. 26. — Variété du Kamâl.

D'après le voyageur Ludovic de Varthema, qui écrivait au début du XVIe siècle, les Arabes utilisaient l'aiguille aimantée. Ils avaient des cartes avec des quadrillages, c'est-à-dire sans loxodromes, tandis que les portulans comportent des lignes loxodromiques sans

---

A brief notice of some contrivances practiced by the native mariners of the Coromandel Coast, paru primitivement dans une revue technique, *ibid.*, p. 25 à 30. Nous lui empruntons nos figures 25-27.

[1] Cf. G. Ferrand, *Introduction*, p. 96. Le compas arabe est décrit par Osorio, *De rebus Emmanuelis*, édit. de Cologne 1575, t. I, f° 25 verso.

«Ce n'est pas, dit-il une aiguille aimantée à l'instar de la nôtre, mais un disque mobile autour de son centre, c'est-à-dire une espèce de rose-compas, supérieure au compas ordinaire, ce dernier seul connu de Vasco de Gama en 1498.» Cet auteur estime qu'en matière nautique les Arabes ne le cédaient en rien aux Portugais. En tout cas ils connurent de bonne heure l'aiguille aimantée. Le manuscrit arabe 2779 de la Bibliothèque Nationale (daté de 1282, Le Caire) en indique en détail les propriétés. Cf. De Saussure, *in* G. Ferrand, *Introduction*, p. 80.

quadrillages. Ils savaient aussi viser certaines étoiles pour déterminer les deux pôles. En se rapprochant de la Méditerranée, ils se dirigeaient mieux grâce à l'étoile polaire, et dès leur entrée dans la mer Rouge, ils avaient l'occasion de connaître les méthodes meilleures des marins locaux, familiarisés avec l'astrolabe, qu'ils avaient reçu des anciens Grecs par l'entremise des Arabes du début de l'Islam, eux-mêmes encore imprégnés de Ptolémée.

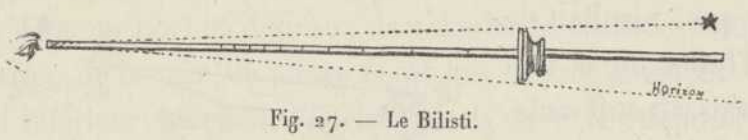


Fig. 27. — Le Bilisti.

Ainsi les Arabes n'étaient pas sans moyens scientifiques pour se diriger. Et même l'emploi du pouce arabe, de l'isba, fut imité dans une certaine mesure par les premiers Portugais venus dans la mer Rouge, qui se mirent à calculer en pouces portugais, en *pulgadas*, d'une valeur légèrement supérieure, puisqu'on a évalué la pulgada à 1° 42′ 50″ au lieu de 1° 37′ pour l'isba. Comme on le verra aux figures 33 et 34, nous possédons des calculs de latitudes de la mer Rouge et de la mer Arabique en pulgadas. C'est aussi en pulgadas qu'ont été calculées les déterminations astronomiques des cartes de Cantino et de Canerio. Mais la méthode en pulgadas, comparée dans la métropole, dès avant 1500, à celle établie en degrés de latitudes par la Junte des mathématiques, ne parut pas aussi sûre que le calcul à l'aide de l'astrolabe, ainsi qu'il résulte d'une lettre du « Bacharel mestre João » au roi Manoel, du 27 avril 1500[1].

La question des cartes utilisées par les Portugais est des plus difficiles à élucider. Assurément, ils n'avaient d'abord sur ces régions que les planisphères fantaisistes tirés des éditions de Ptolémée et dont les planches IV *bis* et VI du tome Ier donnent une idée. Ils devaient à tout prix se procurer des cartes meilleures et plus pratiques, avant tout celles des pilotes indigènes; et ils n'y manquèrent pas. Combien ne doit-on pas déplorer que celles qu'ils firent eux-mêmes de l'océan Indien dans le premier quart du XVIe siècle aient totalement disparu. Jusqu'à l'amiral de Castro, c'est-à-dire jusqu'à 1541, nous ne possédons aucune carte originale des navigateurs portugais. Il n'en subsiste aucune de la fameuse école des navigateurs du prince Henri au XVe siècle[2]. Nous n'en avons pas da-

---

[1] Cf. Denucé, *Cartogr. port.*, p. 15, qui cite *Alguns Documentos do Archivo Nacional*, p. 122.

[2] Le vicomte de Santarem, au milieu du XIXe siècle, a recherché avec ardeur les portulans portugais du XVe siècle. Cf. son beau livre *Recherches sur la priorité de la découverte de la côte occidentale d'Afrique*, Paris 1842. Il signale, sans le décrire, un portulan inédit de 1444. Azurara, historien

COTE ORIENTALE D'AFRIQUE.

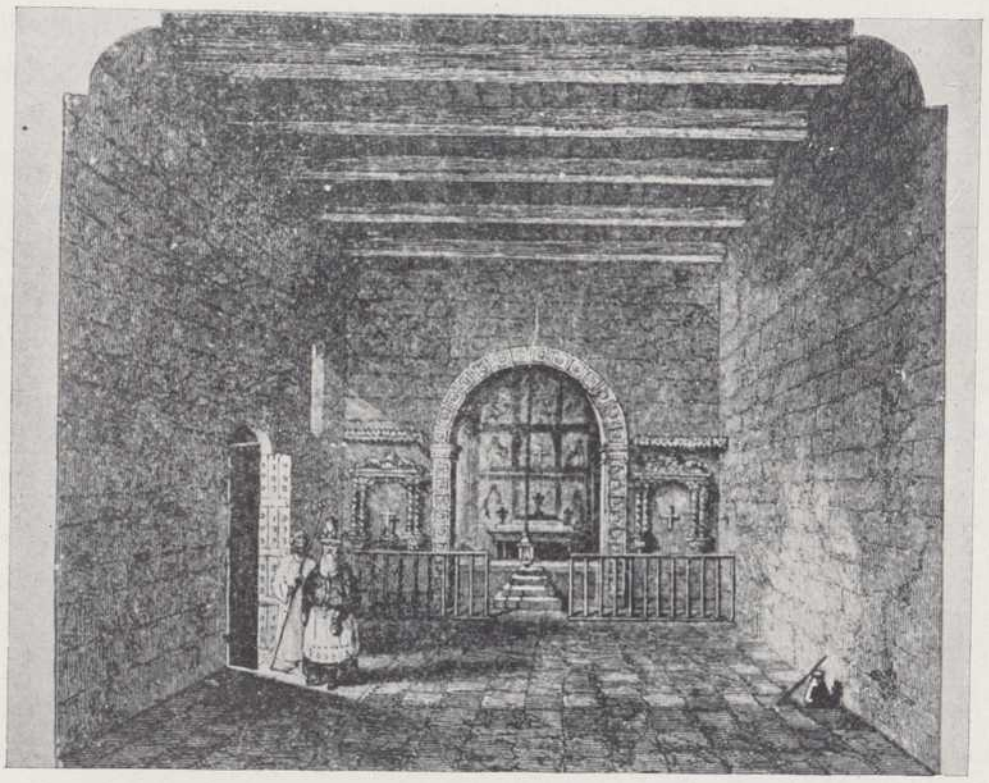
1. — La Tour Giama.

2. — La Tour Amnara.

Vues de Mogdishou.

(Stefanini et Desio, *Le Colonie : Rodi e le isole italiane dell'Egeo, etc.*, p. 169 et 194.)

INDES PORTUGAISES.



1. — Intérieur de l'église de Kotteiyam à Travancore.

2. — Église de Karanyachirra à façade jésuite.

Anciennes églises chrétiennes Thomistes des Indes.

(Col. Yule, *Travels of Marco Polo*, 3e édit., Londres 1903, p. 379.)

vantage de Barthélemy Diaz, ni de Vasco de Gama, ni de d'Albuquerque, ni de d'Almeyda, ni de leurs successeurs. Il ne reste que quelques-uns des portulans dressés à leur retour par les spécialistes de la *Casa da India*, notamment les cartes de Canerio, de Cantino et des Reinel (étudiées aux chapitres XI et XII), qui ne sont pas des cartes de pilotes. Que les chefs des expéditions navales aient dressé ou fait dresser des cartes, cela n'est pas douteux : Correa raconte, par exemple, dans ses *Lendas da Asia*, que V. de Gama, parvenu à la côte orientale d'Afrique au retour de son premier voyage à Calicut, fit travailler toute une équipe à lever une carte de cette côte. L'annaliste dit même qu'un secrétaire du pilote, un certain *Clericus* João de Figueira, étant tombé malade à Mélinde, remit ses notes à V. de Gama, qui les fit copier. Correa vit plus tard entre les mains de d'Albuquerque une copie de la carte qu'on en tira[1].

Les cartes restèrent si secrètes qu'un des meilleurs moyens de se les procurer fut pendant longtemps de mettre la main sur celles que portaient les navires capturés en course[2]. Antonio de Brito, capitaine de la forteresse portugaise de Ternate aux îles Moluques, dans sa lettre au roi de Portugal de 1523, racontant la capture d'un navire espagnol qui avait osé s'aventurer dans l'archipel alors contesté entre les deux couronnes, n'omet pas de dire qu'en faisant l'inventaire du navire, il a ordonné en premier lieu la saisie de toutes les cartes et astrolabes et des livres du pilote, ce qui fut fait[3].

Les rois prirent d'eux-mêmes des précautions extraordinaires contre les indiscrétions cartographiques, mais sans grand succès. Le secret avait joué dans les négociations qui aboutirent au traité de Tordesillas (1494). Un décret de 1504 interdit, on l'a vu, la confection de toute carte nautique portant des indications pratiques pour la navigation au delà du Congo. Cette interdiction ne put être longtemps maintenue, au moins pour le tracé des côtes. Car les découvertes furent suivies avec un intérêt si passionné en Europe que les navigateurs

---

portugais du XVe siècle, qu'Alphonse V chargea d'écrire les chroniques de son royaume, raconte qu'à partir de 1434 les Portugais firent des cartes; et cela est rendu probable du fait que les noms nouveaux rapportés par chaque expédition portugaise se retrouvent utilisés, après certains délais, dans la cartographie catalane, italienne ou française, quelquefois très peu de temps après le retour des voyageurs. Cf. plus loin, au chapitre X.

(1) Cf. G. Correa, dans E. J. Stanley, *The three Voyages*, p. 260. Voir aussi Nordenskiöld, *Facsimile Atlas to the early history of Geography*, trad. A. Ekelof et R. Markham, Stockholm 1889, p. 63, note 1.

(2) Bien des vieilles cartes de nos archives maritimes n'ont pas d'autre origine.

(3) Cf. E. Eude, *La lettre d'Ant. de Brito*, dans *La Géographie*, janvier-février 1928, p. 8.

furent questionnés à l'excès. Les compilateurs de planisphères se mirent au travail. Dès 1502, les célèbres cartes de Cantino et de Canerio donnèrent l'aspect général de l'océan Indien. Nous devons notamment aux Reinel, père et fils, les plus belles cartes de cette époque (entre 1516 et 1520). C'est certainement la nécessité du secret qui a fait disparaître les cartes dressées alors. Celles que les hasards auraient épargnées sont encore inconnues. Le peu qui en restait fut détruit lors du tremblement de terre de Lisbonne en 1755, qui anéantit le palais de la Mina. Mais dès le début du XVIIe siècle, la perte de l'indépendance par le Portugal, que l'Espagne avait annexé en 1580, créa le désordre des archives et leur dévastation systématique. L'inquisition fit le reste. Nous aurons d'ailleurs à revenir longuement sur la question des cartes et de la cartographie à la fin du présent tome, en étudiant l'une après l'autre les cartes qui nous restent.

La préoccupation essentielle de V. de Gama de se procurer des pilotes et de mettre la main sur leurs cartes fut aussi celle de ses successeurs. On verra que, lors de la conquête de Socotora, en 1507, d'Albuquerque fit prisonnier un pilote arabe réputé, du nom d'Omar, originaire d'Ormuz, spécialiste du golfe d'Oman. Il avait en sa possession des cartes de toute la côte arabique et du Bahrein[1].

Vasco de Gama, muni de tous les renseignements utiles et tenant enfin à son bord le merveilleux pilote, espèce de mascotte, n'avait plus qu'à affronter cette navigation nouvelle. Elle allait lui livrer le secret des épices et le faire participer à ces immenses courants commerciaux qui n'avaient pas varié depuis le début de l'ère musulmane et même depuis le temps des Grecs, comme le montre la comparaison de la figure 28 du présent tome avec la figure 27 du tome Ier. Ces courants se dirigeaient vers l'ouest et vers le nord-ouest, par le golfe Persique et la mer Rouge, car le commerce du pays des Zindji se faisait plutôt vers le cap Gardafui que directement vers l'Inde. Ce n'est qu'à Calicut que V. de Gama devait le surprendre à son origine. Appareillant le 6 août 1498 (date donnée par Correa), non sans ruse vis-à-vis du roi de Mélinde, il piqua vers la haute mer avec l'objectif déterminé de Calicut. Vingt-trois jours de navigation heureuse lui permirent de jeter l'ancre devant la ville (26 août).

---

[1] Plus loin, p. 113.

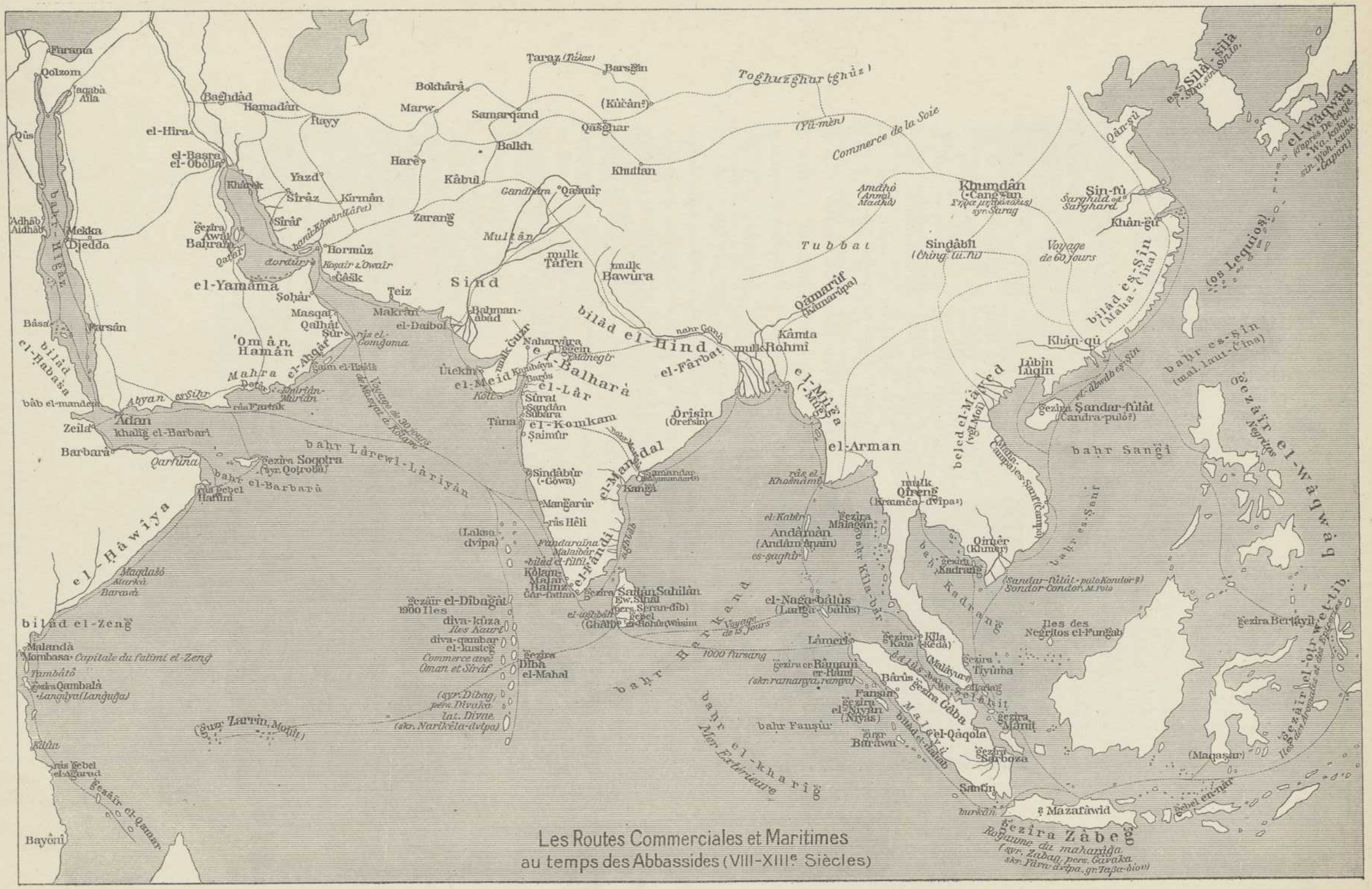

Les Routes Commerciales et Maritimes
au temps des Abbassides (VIII-XIIIe Siècles)
Furama
Qolzom
Baghdâd
Hamadân
Rayy
el-Hira
el-Basra
el-Obolla
Qûs
Yazd
Sîrâz
Kirmân
Sîrâf
Mekka
Djedda
Adhâb
Aidhâb
Hormûz
el-Yamâma
Şohâr
Masqat
Qalhât
Şûr
Bâsa
Farsân
'Omân
Hamân
el-Ahgâf
Mahra
Aden
Zeila
Barbara
khalîg el-Barbarî
bahr Lârewl-Lâriyân
Socotra
el-Hawîya
Maqdaşô
Barawa
bilâd el-Zeng
Malandâ
Mombasa
Tumbâtô
Qambalâ
Bayônî
Bokhârâ
Marw
Samarqand
Balkh
Hare
Kâbul
Zarang
Kûfân
Qâşghar
Khotan
Taraz
Barsgân
Toghuzghur
Commerce de la Soie
Qân-şû
Khumdân
Sindâbûl
Voyage de 60 jours
Sin-fû
Khân-gû
Khân-qû
Lûbin
Lugin
bilâd es-Sîn
bahr es-Sîn
bahr Sangî
el-Wâqwâq
Sîla
Tubbat
Qâmarûf
Kâmarûpa
Kâmta
Rohmî
Multân
Sind
Tafen
Bawura
Teiz
Makrân
el-Daibol
Bahman-âbâd
bilâd el-Hind
el-Balhara
el-Lâr
el-Konkan
Sûrat
Sandân
Subara
Tâna
Şaimûr
Sindâbûr
Mangarûr
el-Malabar
el-Mandal
el-Meid
el-Arman
Ôrîsîn
Andâmân
Qîrenê
Qîmer
Kadrang
Lâmerî
Bârus
Fansûr
el-Qâqola
Sarboza
Santîn
Mazatâwid
gezîra Zâbeg
Iles des Negritos el-Fungab
gezîra Bertayil
(Maqaşar)
bahr el-Khârig
Mer Extérieure
el-Naga-bâlus
gezîra el-Râmanî
gezîra Gâba
gezîra Manit
gezîra Tiyûma
gezîra Kala
gezîra el-Nîyâm
gezîra Bûrawa
gezîra el-Dîbagât
1900 Iles
diva-kûza
diva-qambar
el-kusteg
gezîra Dîba el-Mahal
Commerce avec Oman et Sîrâf
1000 Farsang
Voyage de 15 jours
Malaibâr
Kolam-Malay
Ceylan
Sandân Sahilân
Ew. Sinai
Zarrîn
Bayônî

Fig. 28.

§ 6. — LES PORTUGAIS A CALICUT.

Au moment de l'arrivée des Portugais, la situation intérieure des Indes n'était pas différente de celle décrite au chapitre II ci-dessus. L'immense péninsule était profondément divisée. La dynastie des Lodis de Delhi devait, en 1525 subir l'invasion de Baber, fondateur de la dynastie des Mogols[1]. Les Brahmanis, si puissants au Dekkan jusque-là, entrés depuis quelque temps en décadence, avaient vu leurs territoires se scinder en cinq royaumes entre 1484 et 1492 : au nord Ahmednagar et Bérar, au centre l'État de Bider, et au sud Bijapour, et, à partir de 1512, Golconde. Le Malabar reconnaissait sans conteste la suzeraineté de Calicut. Le Guzerate était sous l'autorité d'un roi musulman résidant à Cambaye et dont la dynastie devait résister aux Mogols jusqu'à Akbar (1572)[2]. Ce royaume restera en guerre contre les Portugais. Toute la côte était infestée de pirates qui faisaient le désespoir des marchands maures. Ces derniers monopolisaient toujours le commerce des épices de l'océan Indien et de la mer Rouge, car les populations proprement hindoues naviguaient peu et se bornaient à achalander les marchands arabes.

Fig. 29.

Calicut, un des plus beaux ports du monde au dire d'Ibn Batoutah, dont la

---

(1) Voici la liste des rois de Delhi :

Bahlol	1451	Ibrahim	1518
Sikander	1488	Invasion de Baber	1525

(2) Voici la liste des souverains du Guzerate, d'après Lane Poole, *Mediaeval India*, p. 432 :

Zafar Khan Mouzaffer Ier	1397	Mahmoud II Nazit	1525
Ahmed Ier	1411	Béhadour	1526
Mohammed Kariwi	1443	Misa Mohammed (Khandesh)	1537
Kutb ed-Dine	1451	Mahmoud III	1537
Dawud	1458	Ahmed II	1553
Mahmoud Ier	1458	Mouzaffer III	1561
Mouzaffer II	1511	Annexion par le Grand Mogol Akbar	1572
Sikander	1525		

visite se place vers 1330[1], était en tout cas au xve siècle le port le plus réputé du Malabar, mais non le seul. Depuis Goa au nord jusqu'au cap Comorin, s'échelonnaient Barselore, Mangalore, Cananore, Calicut, Cranganore, Cochin et Coulam, tous ports exposés aux vents, souffrant d'une barre et sans protection aucune contre la mer. Chacun avait son prince, mais celui de Calicut avait le renom principal. Il régnait sur le plus fameux marché des épices, des drogueries, des pierres précieuses, des cotonnades, de l'or et de l'argent. Ses échanges n'étaient pas limités au monde arabe. Calicut était décidément alors le point d'aboutissement de la navigation de la Chine, et Batoutah y vit à son débarquement treize navires chinois réunis. Il nous les décrit longuement[2].

La population appartenait à toutes les religions; les musulmans y étaient les plus nombreux, mais on trouvait aussi, sur les deux côtes du Malabar et du Coromandel, de petites communautés chrétiennes *Thomistes*, c'est-à-dire se rattachant à saint Thomas, dont on montre le tombeau à Maliapore près de Madras[3]

---

(1) Voir au tome Ier, p. 22-24. « Son port, dit-il, est au nombre des plus grands de l'univers » (*Batoutah*, t. IV, p. 87). Voir aussi la description qu'en donnent Abd er-Razak et Nikitine dans H. Major, *India in the XVth century*, t. I, p. 13 et t. III, p. 30. Voir enfin le récit du compagnon de Vasco de Gama, dans Ravenstein, *First voyage*, p. 48 et seq., et surtout l'excellente description de Varthema (p. 155 et seq.), qui y résida entre 1506 et 1507.

(2) « On ne voyage sur la mer de Chine qu'avec des vaisseaux chinois..... Il y en a trois espèces : 1° les grands qui sont appelés *gonoukh* et au singulier *gonk* (jonques); 2° les moyens nommés *zaon* (seon); 3° les petits appelés *cacm* (hou hang). Il y a sur un de ces grands navires douze voiles et au-dessous jusqu'à trois. Leurs voiles sont faites de baguettes de bambou tissées en guise de nattes. On ne les amène jamais et on les change de direction selon que le vent souffle d'un côté ou d'un autre. Quand ces navires jettent l'ancre, on laisse flotter les voiles au vent. Chacun d'eux est manœuvré par 1.000 hommes, 600 marins et 400 guerriers, parmi lesquels il y a des archers, des hommes armés de boucliers, des arbalétriers, c'est-à-dire des gens qui lancent du naphte..... » *Batoutah*, t. IV, p. 91-92.

(3) D'après certaines traditions, saint Thomas aurait évangélisé les Parthes et peut-être les Indiens; il aurait été supplicié sur une colline dominant Madras. La légende qui fait de cet apôtre le fondateur des chrétientés du Malabar repose probablement sur une confusion entre l'évangéliste et un missionnaire nestorien du même nom, duquel on ne sait rien, pas plus que de la fin de la vie de saint Thomas lui-même. D'après Rufin, ce dernier aurait eu son tombeau à Édesse en Petite Arménie. D'après saint Jean Chrysostome, le tombeau d'Édesse serait l'un des quatre seuls tombeaux connus d'évangélistes. La tradition des Indes plaçait à Maliapore, un faubourg de Madras, qui serait peut-être la *Maliarpha* de Ptolémée, le tombeau de saint Thomas, réputé par les miracles qui s'y réalisaient; cf. Yule, *The Book of Ser Marco Polo*, trad. H. Cordier, 1903, t. II, p. 353 et seq.

Il y avait au siècle dernier quelques églises chrétiennes, d'une certaine ancienneté, aux Indes.

Pour l'histoire des chrétientés de l'Inde, le plus ancien ouvrage est celui de Geddes, *The History of the Church of Malabar, done out of the Portuguese into English*, Londres 1694. Sur la tradition thomiste aux Indes : cf. *Dict. de la Bible*, art. *Thomas* (*Saint*). Voir aussi Germann, *Die Kirche der Thomas-*

(pl. XVII et XVIII). Ces communautés étaient en réalité d'origine syrienne et nestorienne.

Les traditions sur saint Thomas étaient vagues. Les Portugais furent frappés de rencontrer là, comme d'ailleurs la rumeur en courait en Europe, des coreligionnaires, dont ils s'exagéraient beaucoup le nombre, parce qu'ils confondirent aussitôt certains rites brahmaniques ou bouddhiques avec le christianisme. Aussi faut-il en rabattre de ces 25.000 chrétiens et trois cents églises que dit avoir vues au Malabar un compagnon flamand anonyme de Vasco de Gama, à son second voyage en 1502-1503. Certains indigènes ne voyaient aucune difficulté à révérer l'image de la Vierge à l'Enfant qu'apportaient les Portugais, parce qu'ils la confondaient avec Maha Madja (dont le nom a des consonances peu éloignées de Maria), tenant sur les genoux son fils Sakya, tous deux la tête nimbée d'une auréole. Et les Portugais firent la même méprise.

Ils trouvèrent d'ailleurs aussi des étrangers venus par l'Égypte et surtout par les Indes : un échantillonnage de toutes les nations du monde, parmi lesquels des renégats, des marchands italiens, vénitiens, génois, des Catalans et une colonie non négligeable de Juifs, la plupart des Juifs locaux [1].

A peine à terre (20 mai 1498), les Portugais, fort bien accueillis, furent conduits dans une église chrétienne et pilotés par un Maure de Tunis parlant l'espagnol. Ils purent entrer aussitôt en relation avec le Zamorin, qui revint exprès de sa résidence à quinze lieues de la ville. Vasco de Gama fut reçu en audience solennelle au palais du roi (28 mai) (pl. XIX) [2]. Les relations s'é-

---

Christen, Gütersloh 1877; Dr Medlycott, *India and the Apostle Thomas*, 1905; P. J. Thomas, *The South Indian tradition of the Apostle Thomas*, *C. J. R. A. S.*, 1904. Le livre qui résume tous les autres est celui du Rév. F. A. D'Cruz, *Saint Thomas the Apostle*, 2e édition, Madras 1929, avec de nombreuses illustrations, dont nous extrayons notre planche XVIII. Le tombeau de Saint Thomas de Maliapore attire encore de nos jours beaucoup de visiteurs.

Contre cette tradition, voir entre autres Dr Mingana, dans le *Bull. of the John Rylands Library*, Manchester, juillet 1925 : *The Apostle Thomas in North India;* et *ibidem*, juillet 1926 : *The early spread of Christianity in India*.

Sur l'origine syrienne des communautés des Indes, voir Rév. Milne Rae, *The Syrian Church in India*, Édimbourg 1892.

[1] Sur les Juifs au Malabar, voir Ch. Buchanan, *Christian researches in India*, Édimbourg 1812; et Ritter, *Erdkunde von Asien*, 1847, p. 595 et seq.

[2] La planche XIX illustrant cette solennité n'est malheureusement qu'une fantaisie, postérieure de 250 ans aux événements. Elle est tirée de l'ouvrage publié sous la direction de l'abbé Prévost, *Histoire générale des Voyages*, Paris 1746, t. I, p. 39. Voir la description de la réception dans Ravenstein, *First voyage*, p. 55, et celle du palais dans E. Grey, *The travels of Petro della Valle to India*, collection Hakluyt, Londres 1892, p. 365 et seq.

bauchèrent amicales. Très vite les marchands arabes fréquentant en grand nombre le port de Calicut, riches et puissants, conçurent des craintes pour leur commerce et pour leur monopole de la mer Rouge. La présence des Portugais les inquiéta; ils se mirent à exciter le Zamorin contre les nouveaux venus. Les intrigues se multipliaient. Bien qu'il se contînt encore, Vasco de Gama laissa percer sa brutalité. Les nombreux navires marchands venant de la côte africaine, depuis le Mozambique jusqu'à Mélinde, apportaient le bruit des excès par lesquels la flotte lusitanienne avait signalé son passage. L'attitude inutilement arrogante de Vasco de Gama acheva de brouiller les cartes. Il se croyait chez des Nègres, alors qu'à part les armes à feu, les civilisations hindoues l'emportaient à cette époque sur celles de l'Europe, à peine échappée à l'obscurantisme du moyen âge. Comment peser équitablement les griefs réciproques : le Zamorin se formalisa-t-il de la médiocrité des présents apportés par la flotte portugaise? Tenta-t-il, comme il en fut accusé, de retenir à terre l'amiral étranger[1]? Jusque-là les relations commerciales de l'Inde avec les mers les plus éloignées de la Chine et de la Malaisie, ainsi que de l'Arabie, étaient empreintes de la plus grande liberté, soumises seulement à des douanes raisonnables d'entrée et de sortie. Il ne tenait qu'aux Portugais d'être traités sur le même pied que les autres nations. Vasco de Gama, imbu des préjugés de l'Europe interdisant le commerce à la noblesse sous peine de dérogation, ne voulait être qu'un ambassadeur, distinction difficile à comprendre dans une place d'échange, dont la raison d'être était précisément le commerce. L'inconséquence était encore soulignée du fait que les Portugais cherchaient précisément à saisir le trafic des épices à ses sources. En outre ils apportaient des échantillons des produits européens et ceux qui parvinrent aux Indes après de tels périples sur les petites caravelles portugaises firent piètre figure sur un des plus riches marchés du monde. Le Zamorin trouva donc moins redoutables pour son indépendance les Arabes d'Égypte prêts à acheter et à vendre sans discuter son pouvoir, que les hommes de guerre lusitaniens recherchant un monopole, armés jusqu'aux dents, toujours en quête de plaies et de bosses, prêts à se servir de leurs armes par intimidation, effrayant la population des échos de leur artillerie, au surplus trop mal munis d'argent pour acheter beaucoup et trop pauvres de produits d'échange pour remplacer les paiements par des trocs. Vasco de Gama ne désirait rapporter que des échantillons, afin d'entraîner plus tard dans son sillage des navires de commerce. Même pour des achats limités il se heurta à la

(1) Danvers, *Portuguese in India*, p. 49 et seq.

méfiance qu'il avait lui-même imprudemment suscitée. On se fit des prisonniers mutuellement, on se captura des otages. Vasco de Gama crut redouter l'arrivée de navires de guerre arabes de la mer Rouge. Il anticipait sur les événements de quelques années. Nous verrons en effet les Égyptiens d'abord, puis les Turcs, faire croisière contre les Portugais jusqu'aux Indes et assiéger Diu. Mais l'Égypte à son déclin ignorait encore la menace si hardiment dessinée contre son commerce.

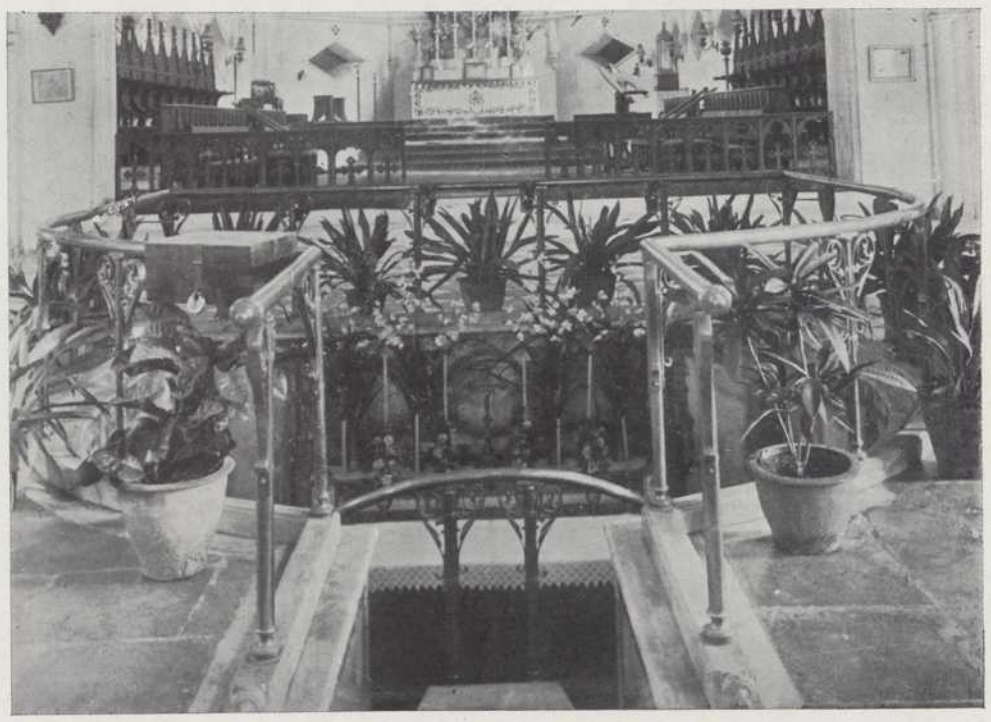
La guerre aurait certainement éclaté avec le Zamorin, si les Portugais ne s'étaient éloignés vers Cananore, où ils furent mieux reçus à cause des rivalités entre Calicut et cette place, dont le rajah fit alliance avec Vasco de Gama.

Après être remonté jusqu'à Goa au nord, et revenu à Cananore, le hardi navigateur décida, l'époque de la mousson de retour étant venue, de lever l'ancre (novembre 1498), non sans avoir au préalable pratiqué la course et capturé ou canonné les marchands arabes dans les îles Anchédives, formant comme un écran devant la côte du Malabar. Il partit le 10 décembre pour le rivage africain de l'océan Indien. Sa navigation fut éprouvée par la tempête et le scorbut, qui fit mourir trente marins, laissant les autres épuisés[1]. En janvier 1499 seulement, après avoir passé devant Mogdishou, et reconnu de loin de hautes maisons blanches et des palais qu'il salua de volées de coups de canon, il toucha à Mélinde, où il embarqua un envoyé indigène du roi local chargé de saluer le roi de Portugal (20 janvier 1499). En signe d'amitié, un pilier ou *padrone*, aux armes du Portugal y fut dressé sur un point élevé de la côte, où l'on peut encore voir sinon l'original, du moins celui qui l'a remplacé. Vasco de Gama reconnut le 28 janvier l'île de Zanzibar (*Jimgiber*) « peuplée de Maures et qui est bien à dix lieues de la côte ». Ayant doublé le cap de Bonne-Espérance et subi quelques traverses, il remonta dans l'Atlantique, chassé par les vents jusqu'aux Açores, où son frère Paul mourut de maladie. Le navire de Coelho, séparé du gros par la tempête, le précéda vers l'Europe et apporta à son roi dès le mois de juillet, au milieu de l'allégresse générale, la nouvelle du proche retour de l'amiral. A la fin d'août 1499, celui-ci débarqua à Lisbonne, deux ans et deux mois après son départ, ramenant deux navires sur quatre et le tiers de ses équipages, mais plein d'orgueil de pouvoir présenter quelques balles de ces épices conquises au prix de tant de peine et de sang, témoignage de son succès et de sa véracité. Son retour fut marqué par de grandes solennités et des honneurs particuliers. Il fit son

---

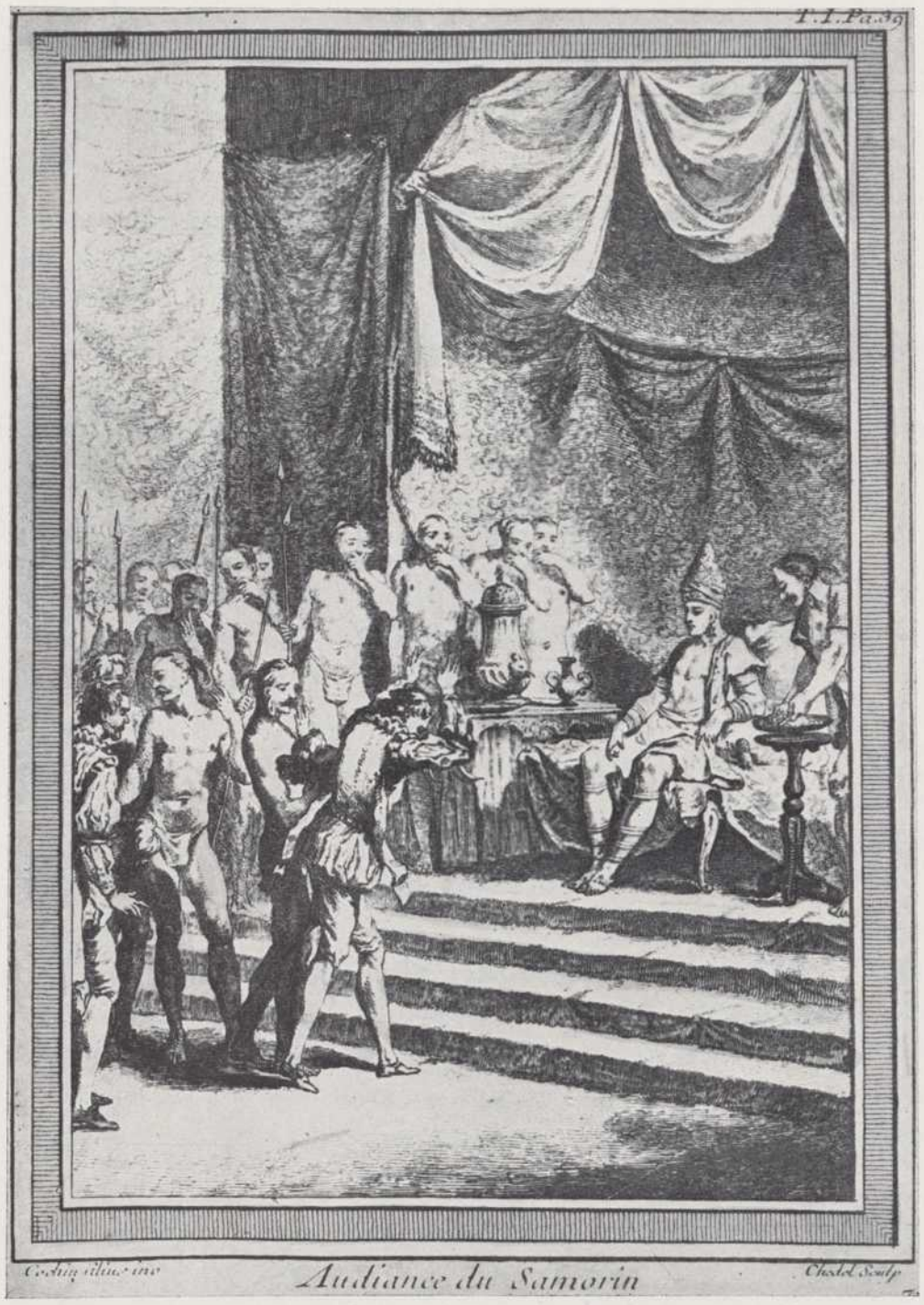
[1] Voir le récit dans Ravenstein, *First voyage*, p. 87 et seq., ou dans la traduction citée de Morelet, p. 76 et seq.

INDES PORTUGAISES.



Le tombeau de saint Thomas à Méliapore, près de Madras.

INDES PORTUGAISES.



Vasco de Gama reçu par le Zamorin à Calicut (1499).

(Gravure de Cochin, dans l'*Hist. Générale des Voyages* de l'Abbé Prévost, Paris 1746, t. I, p. 39.)

entrée solennelle le 18 septembre et reçut le prédicat de *Don* avec 20.000 cruzades d'or (environ 250.000 francs or); il fut nommé *Amiral de la mer des Indes*, dignité qu'accompagnèrent en outre des privilèges commerciaux. Des processions parcoururent le royaume. Aussitôt le roi, arborant le titre de *Seigneur des Conquêtes de Guinée, de l'Éthiopie, de l'Arabie, de la Perse et de l'Inde*, invitait le cardinal représentant du pape à Lisbonne à faire connaître officiellement au Saint-Père que ses navires avaient enfin atteint l'Inde en contournant l'Afrique[1].

Déjà les marchands italiens résidant à Lisbonne avaient annoncé les premiers en Italie le succès des Portugais. Nous possédons deux lettres d'un certain Girolamo Sernigi : la première était adressée à un négociant de Florence dès le retour de Coelho, avant même celui de V. de Gama; toutes deux contiennent des renseignements circonstanciés sur le résultat du prodigieux voyage, le séjour de l'escadre à Calicut, les produits de cet emporium, des détails sur le commerce des épices, les monnaies ayant cours et les prix des denrées. Le scripteur connaît dans ses grandes lignes la route de la mer Rouge par Djeddah, Tor du Sinaï, Suez et le Caire jusqu'à Alexandrie[2]. Les cartographes aussitôt prirent acte des progrès de la navigation. Les portulans enregistrent dès 1500-1503 ces découvertes, d'ailleurs jalousement gardées secrètes; l'impulsion donnée à la cartographie des Portugais fut considérable, comme on le verra[3].

Le retour de Vasco de Gama était un événement considérable et même mondial. Bien que l'amiral ne rapportât point de cargaison, la preuve était faite qu'on pouvait, par cette nouvelle route, approvisionner l'Europe des précieuses épices et menacer le monopole de fait des marchands arabes et de leurs acheteurs les Vénitiens. Des relations de commerce immémoriales devaient se voir compromises. De nouveaux liens allaient se créer. En Europe même, la politique générale subirait une transformation complète, au point d'amener des renversements d'alliances. Ainsi Venise, la plus directement menacée par les progrès du Portugal, et qui, jusqu'à la fin du xve siècle avait été l'amie des rois du Tage, ne vit plus en eux que des rivaux heureux. Très peu d'années plus tard, nous la verrons se rapprocher de sa mortelle ennemie la Turquie, pour chercher un

---

(1) On en trouvera les textes dans Ravenstein, *First voyage*, p. 111 et seq.

(2) Ces intéressantes lettres figurent dans Ravenstein, *First voyage*, p. 123 et seq. La plus ancienne est en autographe à la bibliothèque Riccardi à Florence; la seconde fut publiée dès 1504 par Francanzano di Montalboddo dans *Paesi novamente ritrovati, Novo Mondo da Alb. Vesputio*, Vicence 1504.

(3) Plus loin, chap. xi.

terrain commun de lutte contre la monopolisation des épices par la marine concurrente de Lisbonne[1].

Vasco de Gama et ses compagnons rentraient dans leur patrie ardents à recommencer. Ils gardaient le souvenir inoubliable de ces ports indiens où se pressaient tant de navires venus de l'Extrême-Orient comme de la mer Rouge, pour décharger la soie et prendre à la place des denrées coloniales. Ils ne tarissaient pas sur les richesses et les merveilles de tels entrepôts. Vasco de Gama ramenait de l'Inde des témoins, notamment le Juif Gaspar, d'origine allemande, aussi familiarisé avec le marché d'Alexandrie qu'avec celui de Calicut. Ce Juif s'offrait à guider les Portugais dans leur effort commercial, dont il laissait escompter d'énormes profits. Le *Roteiro* de Vasco de Gama contient une liste comparative des prix des produits d'épiceries tant à Alexandrie qu'à Calicut, de laquelle il résulte, par exemple, qu'un quintal de gingembre, valant en Égypte 11 cruzados, n'en coûtait que 5 à Calicut. La cour de Lisbonne supputa à l'envi l'immense revenu à espérer de l'importation directe du poivre, du gingembre et de la cannelle. Elle jura de se les réserver.

§ 7. — LES PREMIERS SUCCESSEURS DE VASCO DE GAMA.

I. — CABRAL. — DEUXIÈME EXPÉDITION AUX INDES (1500).

Désormais les expéditions portugaises aux Indes vont se succéder d'année en année avec une régularité telle que, de 1500 à 1628, il y en eut 127 ; les seules années faisant exception sont celles de 1598 et 1606[2], où les flottes du Tage furent empêchées de sortir et bloquées par les Hollandais, parce que le Portugal, annexé, dépendait alors de l'Espagne, contre qui les Provinces-Unies s'étaient révoltées.

Il est facile de suivre ces expéditions. Elles sont exactement relatées, avec les dates, les noms des navires et de leurs commandants, etc., dans le manuscrit calligraphié, enluminé de portraits et plans de forteresses portugaises, qu'a laissé Pedro Barreta de Rezende, secrétaire du gouverneur général des Indes,

---

(1) Plus loin, chap. IV, § 8.

(2) Cf. Heyd, *Histoire commerce du Levant*, t. II, p. 509 et seq.

le comte de Sintarès, rappelé de son poste en 1635. Les navires qui les composaient sont également figurés au *Livro das Armadas*[1].

---

[1] Le manuscrit de P. de Rezende, connu sous le nom de *Livro do Estado da India Oriental*, fut écrit vers 1646 (du moins c'est la date de la copie du British Museum *Sloane 197*).

La première partie, appelée : *Breve tratado ou epilogo de todos os visorreys que hem havido no Estado da India*, est une chronique avec les portraits des quelque cinquante vice-rois et gouverneurs successifs jusqu'à 1635.

La deuxième, intitulée : *Descripção das fortalezas da India*, est, conformément au titre, une description des forteresses portugaises au delà du Cap jusqu'aux Célèbes et à Macao (Chine), avec des plans en couleur.

Les portraits, dont les principaux sont reproduits plus loin, ont sans doute été copiés (du moins les plus anciens) sur ceux qu'avait fait faire Correa vers 1543, quand il était le secrétaire du vice-roi João de Castro, qui voulait conserver le souvenir de ses prédécesseurs. Les originaux, faits pour les salles d'apparat du palais vice-royal de Goa, ont disparu, probablement au début du XIXe siècle, lors des guerres de la Compagnie Anglaise des Indes contre les Établissements portugais.

Les plans des principales forteresses ayant joué un rôle dans cette histoire, la plupart encore *inédits*, ont paru mériter une reproduction ici.

Le manuscrit du *Livro do Estado da India* existe à la Bibliothèque Nationale française en deux copies dont la meilleure est sous la cote *Port. 1*. La seconde copie, plus complète mais d'une écriture courante c'est-à-dire non calligraphiée, et avec des miniatures moins soignées, est sous la cote *Port. 36*. Une autre copie, très proche de la précédente, est celle du British Museum (*Sloane 197* déjà citée). Cf. G. W. Birch, *Commentaries*, t. I, p. VII et seq.

Le manuscrit de Londres, moins beau que celui de Paris, présente sur ce dernier l'avantage de contenir des cartes, ajoutées sans doute par un des possesseurs et signées d'un certain Berthelot. Ce cosmographe, dont on ne sait pas grand'chose, prétend avoir compilé la première carte complète des Indes. Une planche d'un tome ultérieur reproduira la carte principale de Berthelot, celle des côtes d'Afrique, d'Arabie et de l'océan Indien.

Sur les flottes annuelles du Portugal, on peut aussi recourir au ms. *Port. 46* de la Bibliothèque Nationale : *Notice sur les flottes envoyées aux Indes par les Portugais de 1497 à 1632*, ms. qui reproduit en l'abrégeant le n° 85 du ms. *Port. 8*.

Un autre manuscrit nous a conservé l'aspect de chacune des flottes annuelles avec le dessin de chaque navire, depuis l'armada de Vasco de Gama jusqu'à celle de 1566, et ce beau manuscrit a pu être admiré à l'Exposition d'art portugais du printemps de 1931 au Jeu de Paume de Paris. C'est le *Livro das Armadas*, ms. du XVIe siècle, appartenant à l'Académie des Sciences de Lisbonne, n° 166 du catalogue de l'Exposition, dont l'auteur, au lieu de signer, a seulement laissé au bas de la page-frontispice le monogramme E R. Le titre de cet ouvrage est inscrit en capitales : *Memoria das Armadas que de Portugal pasaram na India e esta primeira e ha cumque Vasco da Gama partio ao descobrimento dela por mandado d'el Rei Dom Manoel no segumdo ano de seu reinado e no do nascimento depois de 1497*.

Voir enfin sur les premiers voyages aux Indes, le ms. (Additional ms. 20901) du British Museum, dont il est question aux *Commentaries*, t. I, p. XIII, intitulé : *India, Historia do descobrimento e primeiras conquistas da India, ms., an original account of three discoveries, written circa 1516, unfortunately wanting the first four chapt. and the name of the author.*

Vasco de Gama à peine de retour, une flotte entière fut mise en armement sous la surveillance de l'amiral des Indes. Dès le 9 mars 1500, quatorze navires, dotés d'une puissante artillerie et chargés de marchandises à échanger contre des épices, affrontèrent les deux océans sous Pedro Alvarez Cabral (pl. XX). Les équipages de la flotte comprenaient 1200 hommes accompagnés de huit religieux de saint François et de huit prêtres séculiers. Déjà perce une ardente intention de propagande. L'instruction de ces moines était de commencer par la prédication et, «s'il se trouvait des cœurs mal disposés à écouter, d'en venir à la décision des armes[1]». Au point de vue commercial, un établissement fixe était prévu à Calicut et l'on comptait que cette force imposante suffirait à convaincre le Zamorin. On l'amènerait à renoncer à tout commerce avec les Arabes en échange de la promesse de lui fournir à meilleur compte les marchandises qu'apportaient aux Indes les Maures d'Égypte. La flotte mit à la voile le 9 mars 1500. Chassée vers le sud-ouest sur d'énormes distances, elle aborda, bien malgré elle, au Brésil, atteint pour la première fois. Cabral lui donna le nom de *Terre de Santa Cruz*. On reprit la mer vers le sud-est. Une terrible tempête de trois semaines faillit faire disparaître la flotte corps et biens. Quatre navires furent engloutis, les autres dispersés. Parmi les victimes on comptait Barthélemy Diaz. Ainsi périt l'illustre découvreur du cap de Bonne-Espérance! Lorsque le calme revint, l'extrémité méridionale de l'Afrique avait été dépassée et l'on se trouva, vers la fin de juillet, aux abords de Sofala sur la côte orientale d'Afrique. Cabral prit un pilote au Mozambique, mouilla à Quiloa et fit escale comme son prédécesseur à Mélinde. Dès ce moment se dessinait la politique portugaise tendant à prendre possession de ces escales ou du moins à les dominer sans s'y installer comme dans une colonie, par la soumission des potentats ou sultans locaux, maintenus en place comme vassaux astreints à un tribut, rarement payé d'ailleurs. De toutes ces places arabes, c'est Mélinde qui se montra constamment la moins révoltée, et c'est la raison pour laquelle, dès 1509, elle reçut un gouverneur portugais de ce qui fut appelé l'Éthiopie.

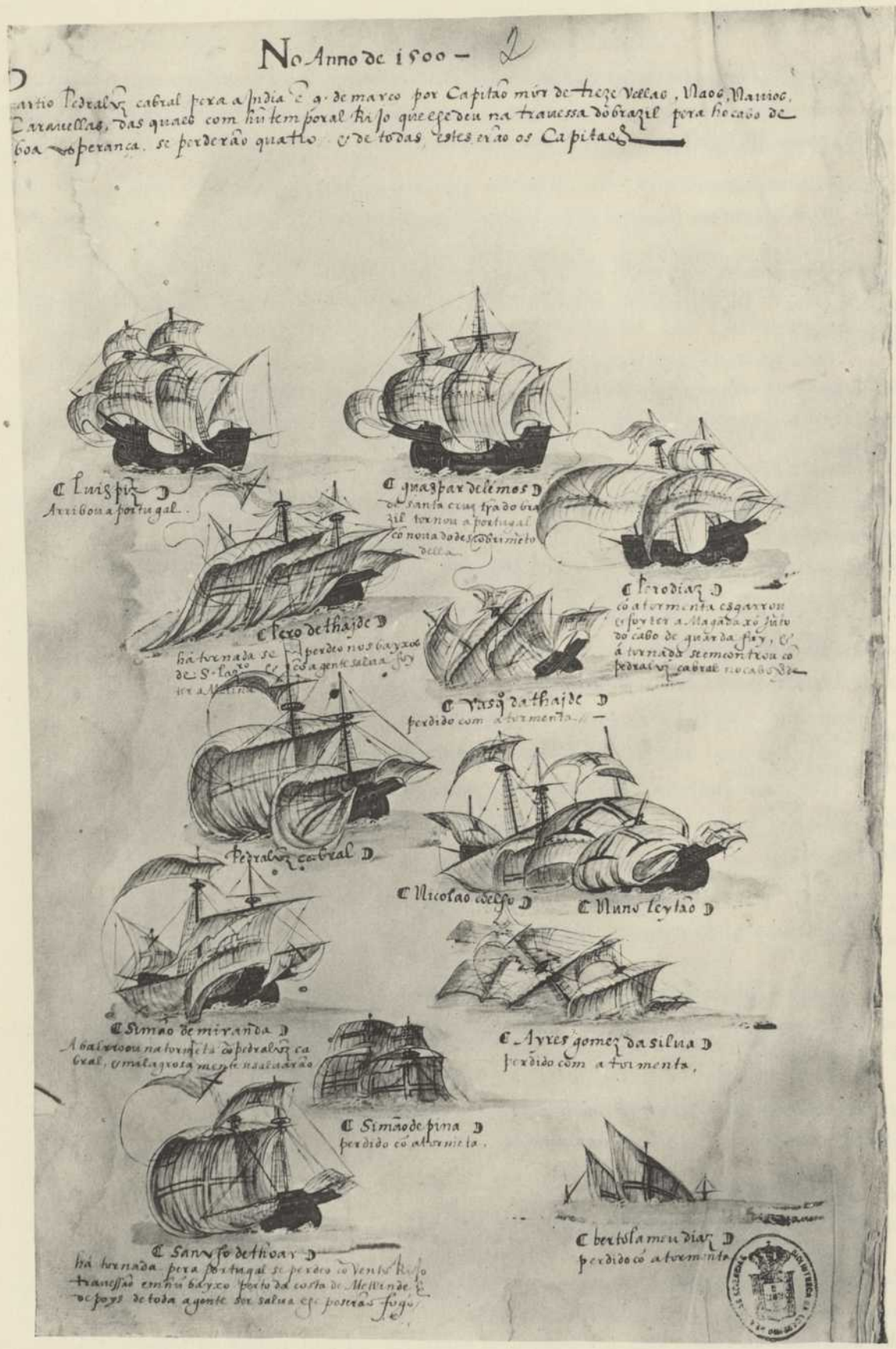
En attendant, Cabral se borna à prendre à Mélinde deux pilotes du Guzerate pour Calicut. Ayant heureusement traversé l'océan Indien et reconnu les îles

---

[1] Voir le récit de ce voyage dans l'*Histoire générale des Voyages* publiée sous la direction de l'abbé Prévost, Paris 1746, t. I, p. 53 et seq.

Les capitaines des vaisseaux étaient S. de Toar, Nicolas Coelho, D. Luis Coutinho, S. de Mysuran, S. Leyton, Barthol. Diaz, Diego Diaz frère du précédent, Pedro d'Ataide et Vasco de Silveyra. Ayres Correa accompagnait la flotte comme facteur ou agent commercial et devait rester à Calicut.

Cf. aussi Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 65 et seq.



La flotte de Pedro Alvarez Cabral (1500).

(*Livro das Armadas.*)

Les légendes en portugais indiquant le sort de chaque navire sont reproduites et traduites au dos de la planche.

TEXTE ET TRADUCTION DES LÉGENDES.

No Anno de 1500

Partio Pedralvz Cabral a India ẽ 9 de março por Capitão mór de treze vellas, naos, nauios, caravellas das quaes com hũ temporal rijo que esse deu na trauessa do brazil pera ho cabo de boa Esperança se perderão quatro & de todas estes erão os capitaes.

En l'an 1500

et le 9 mars, partit pour les Indes Pedro Alvarez Cabral, en qualité de capitaine major de treize voiles, navires, vaisseaux et caravelles, desquelles quatre se perdirent dans une tempête violente qu'elles eurent dans la traversée du Brésil au cap de Bonne-Espérance. Et de toutes ces voiles les capitaines étaient :

Luiz piz arribon a portugal.
Luiz Piz. Ils arrivèrent au Portugal (c'est-à-dire ils purent revenir).

Guaspar delémos de santa cruz trã do brazil tornou a portugal cõ noua do descobrimento della.
Gaspar de Lemos : De santa Cruz, terre du Brésil, il rentra au Portugal avec la nouvelle de la découverte de ce pays.

Pero dethajde ha tornada se perdeo nos baixos de S. Lazr° & cõ gente salua foi ter Melinde.
Pero de Athaïde. Au retour se perdit sur les bas-fonds de San Lazaro et l'équipage étant sauf, ils arrivèrent à Mélinde.

Pero Diaz con a tormenta esgarrou e foy ter a Magadoxo jũto do cabo de Guardafuy & a tornada se emcontrou cõ pedralvz cabral no cabo [& de]
Pero Diaz dériva par une tempête et arriva à Magadoxo près du cap de Gardafuy; et au retour se rencontra avec Pedro Alvarez Cabral au cap [de]. . .

Vasq° dathajde perdido com a tormenta.
Vasco de Athaïde, perdu dans une tempête.

Pedralvz Cabral.
Pedro Alvarez Cabral.

Nicolao coelho.
Nicolas Coelho.

Nuno leytão.
Nuno Leitão.

Simão de miranda a balrrou na tormẽta cõ pedralvz cabral & milagrosamente se saluarão.
Simon de Miranda entra en collision pendant une tempête avec Pedro Alvarez Cabral; et miraculeusement ils furent sauvés.

Ayres gomez da silua perdido com a tormenta.
Ayres Gomes da Silva, perdu dans une tempête.

Simão de pina perdido có a tormẽta.
Simon de Pina, perdu dans une tempête.

Sancho dethoar há tornada pera portugal se perdeo cõ vento rijo trauessano em hũ baixo perto da costa de Mellinde & depoys de toda a gente ser salua ese poserão fogo.
Sancho de Thoar, au retour vers le Portugal, se perdit par un vent violent en traversant des bas-fonds près de la côte de Mélinde; et après que tout l'équipage fut sauvé, ils y mirent le feu (au navire).

Bertolameu diaz perdido có a tormenta.
Barthélemy Diaz, perdu dans une tempête.
(Il s'agit du fameux B. Diaz, qui découvrit le cap de Bonne-Espérance en 1488.)

Anchédives, il était le 13 septembre devant Calicut avec une flotte réduite à six navires, force plus que suffisante pour en imposer au Zamorin.

Le Juif Gaspar, qu'il ramenait, négocia son débarquement. Des otages furent échangés. Le roi, impressionné par cette puissante escadre, parut vouloir conclure un traité de commerce et consentit à l'établissement d'un comptoir. Les débuts en furent difficiles, entravés par les intrigues des marchands arabes, par des soupçons perpétuels et des querelles d'otages. En l'espace de trois mois, les Portugais ne réussirent à charger que deux vaisseaux d'épices achetées à un prix excessif. On leur avait promis une cargaison en trois semaines, ainsi que la préférence sur tous les autres vaisseaux étrangers. Les Portugais se mirent, par représailles, à saisir dans le port même les navires arabes en chargement. Des émeutes populaires excitées par les Maures s'ensuivirent. Le petit comptoir portugais en pleine ville fut assiégé et pris; les Portugais y firent une perte de 4000 ducats. Leur facteur, Ayres Correa, fut tué malgré l'appui de la flotte portugaise. Cabral se vengea en canonnant la ville. Il captura deux gros navires marchands arrivés des îles Moluques, dont il massacra l'équipage et les passagers, soit six cents personnes. Calicut fut canonnée, le Zamorin s'enfuit. La flotte portugaise écuma la côte et se mit à intercepter sans pitié le commerce, mal prévenu de ces risques tout nouveaux. Cabral rechercha l'alliance des autres princes du Malabar, tous fort jaloux du roi de Calicut et acharnés à sa ruine. Il reconnut le port de Cochin en décembre 1500 et n'eut pas de peine à conclure un traité avec le roi local Trimumpara (pl. XXI). Il fut heureux d'arrimer en quelques jours un important chargement d'épices, surtout de poivre. En même temps les rois de Cananore et de Coulam l'invitaient à visiter régulièrement leurs ports et lui promettaient des épices. C'était l'amorce de relations fructueuses. La visite de Cabral à Cananore le remplit d'admiration : il y trouva le gingembre, le cardamome, le tamarin, le mirobolan, la casse et la cannelle, mais moins de poivre que dans les autres ports.

L'époque de la mousson étant venue, la seconde expédition des Indes prit le chemin du Portugal (31 janvier 1501), laissant sur place Vicente Sodré, un parent de Vasco de Gama; il fut le premier *Capitão do mar* dans les eaux des Indes; son navire devait se perdre au cours de la première croisière exécutée contre le commerce arabe à l'entrée de la mer Rouge.

De nombreux orages marquèrent le voyage du retour. Le vaisseau de Sancho de Toar sombra. Au cap Vert la flotte retrouva Diego Diaz. Ce capitaine avait été séparé de Cabral pendant le voyage d'aller. Le vent l'avait jeté à l'entrée de la mer Rouge et la mousson l'avait cependant forcé à rebrousser chemin jusqu'au

Cap, d'où il était remonté dans le nord par l'océan Atlantique. En arrivant à Lisbonne le 31 juillet 1501, des treize navires partis l'année précédente, Cabral n'en ramenait que six; le sort des sept autres resta inconnu.

Le retour de la flotte excita une considérable attention et la correspondance des agents officiels italiens, surtout vénitiens, installés à Lisbonne, nous renseigne sur le détail des marchandises rapportées et l'étendue de la jalousie vénitienne[1].

Les nouvelles des Indes parvenaient d'ailleurs déjà par la voie de la mer Rouge jusqu'au Caire. C'est ainsi que le sultan Khansou Ghouri avait appris les ravages causés par Cabral aux vaisseaux battant son pavillon. Il s'était empressé d'expédier à Calicut un envoyé spécial chargé d'inviter le roi de ce pays à fermer son emporium aux caravelles portugaises[2], conseil facile à donner, mais que le soudan n'appuyait pas d'une assistance matérielle efficace.

Le Portugal, à son zénith, avait à profusion les hardis capitaines réalisateurs d'immenses conquêtes. Il ne brillait pas par le génie commercial, manquait de capitaux et était en peine de monter des flottes de commerce. Aussi verra-t-on désormais l'armada, c'est-à-dire la flotte de guerre, accompagnée par des navires marchands, équipés, non par de pauvres gentilshommes portugais, mais par de riches armateurs italiens. A ces derniers fut confiée — les premières années seulement — la tâche lucrative, ou plutôt la faveur d'exploiter les profits commerciaux de la conquête, tout en respectant la conception lusitanienne, laquelle, n'admettant que le commerce d'État, consistait à centraliser et monopoliser dans les entrepôts royaux des bords du Tage la vente des marchandises.

II. — JEAN DE NOVA. — LA TROISIÈME EXPÉDITION (1501).

Avant même le retour de Cabral, dont on n'avait aucune nouvelle, une troisième expédition était partie à sa rescousse, le 15 mars 1501, avec quatre caravelles seulement et 400 hommes, sous le commandement de Jean de Nova[3]. Elle découvrit au voyage d'aller l'île de l'Ascension (pl. XXII). Elle eut, comme les précédentes, maille à partir avec les princes des divers ports touchés, canonna Calicut et gagna Cananore et Cochin. Dans le port de Cananore, elle eut à sou-

---

(1) Cf. Heyd, *Histoire commerce du Levant*, t. II, p. 512, n. 1 : 2000 cantars de poivre, 600 de cannelle, 400 de gingembre.

(2) Cf. le journal de Priuli, dans R. Fulin, *Diarii diaristi Veneziani*, Venise 1881, p. 164-165.

(3) Correa, *Lendas da India*, t. I, p. 233. Nous n'en raconterons pas le détail.

tenir un combat naval contre une flotte envoyée par le Zamorin et la mit en déroute sans aucune perte, par le seul effet de son artillerie. Elle rentra saine et sauve au Portugal, mais les produits amenés d'Europe en Asie avaient si peu de succès que, sans numéraire, aucun achat n'eût été possible. Comme elle en avait peu, la valeur de toute la cargaison rapportée ne dépassait pas 4000 ducats[1].

Avant le retour de Nova, une quatrième campagne était en préparation, dès 1502. Elle suscita les discussions les plus âpres. Les vieux seigneurs du conseil du roi montraient quelque timidité à organiser, contre les princes hindous, des expéditions d'un prix excessif par rapport aux ressources limitées du Portugal, engagé sur toutes les mers. Le parti du roi, au contraire, supputait les profits à retirer de la conquête des épices comme supérieurs aux dépenses. Il l'emporta, et dès lors fut décidée une guerre à mort au commerce arabe dans l'océan Indien. Tous les commandants portugais reçurent pour l'avenir l'instruction rigoureuse d'intercepter la navigation de la mer Rouge. C'était un objectif relativement aisé, car les marchands arabes, simples particuliers agissant de leur initiative propre sans aucun armement défensif, ne pouvaient compter sur la protection d'une flotte de guerre musulmane, qui n'existait pas encore au delà de Suez. Ils furent saisis d'effroi devant ces nouveaux corsaires, ces vrais pirates, aussi hardis qu'impitoyables. Les sultans Mameluks du Caire, toujours très faibles, d'ailleurs à peu d'années de leur chute sous les coups des sultans Osmanlis, laissaient sans défense le fructueux commerce des épices d'Alexandrie, non par suite d'un plan délibéré ou par indifférence, mais par faiblesse et manque de compréhension. Ils étaient incapables de mesures intelligentes pour la préservation de leurs intérêts les plus directs. L'excès du mal, cependant, devait les contraindre bientôt à équiper des flottes dans la mer Rouge.

§ 8. — LE SECOND VOYAGE DE VASCO DE GAMA

(QUATRIÈME EXPÉDITION AUX INDES, 1502-1503).

A peine connue, cette décision d'envoyer une quatrième expédition aux Indes provoqua, de la part des armateurs privés, des demandes de collaboration. Le roi fut heureux d'accueillir notamment celle du Florentin Bartolomeo Marchioni

---

[1] Pour les sources sur cette campagne, cf. Heyd, *Histoire commerce du Levant*, t. II, p. 513, n. 3. Voir aussi Correa, *Lendas da India*, t. I, p. 233 et seq.; et Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 65.

et de Giov. Affaito, de Crémone. Il y eut des étrangers sur cette flotte, même parmi les équipages; c'est ce que prouve le récit anonyme, resté jusque tout récemment unique, d'un témoin oculaire, le Flamand Calcoen, officier ou plutôt simple marin de la flotte portugaise. De ce court récit imprimé à Anvers dès 1504, c'est-à-dire au moment du retour du second voyage de Vasco de Gama, les chroniqueurs ont tiré plus d'une précision sur les dates et les étapes du voyage[1]. Le hasard révèle quelquefois des documents nouveaux de cette nature. Il a été retrouvé à la Bibliothèque Nationale de Vienne, notamment, dans les dernières années, deux récits anonymes manuscrits du second voyage de V. de Gama par des témoins oculaires, l'un allemand, l'autre portugais[2].

La quatrième expédition[3] comprenait trois escadres, en tout vingt navires sous l'autorité générale de V. de Gama, avec des instructions très précises; la première escadre, commandée par lui, avait pour mission spéciale de subjuguer les Indes. La seconde, de cinq navires, devait être mise sous Vincent Sodré resté aux Indes, pour nettoyer Cochin de tout commerce arabe. Le roi de Portugal se proclamait désormais le maître des mers de l'Inde et nul ne devait plus y naviguer sans sa permission, sans un sauf-conduit ou *cartaz* délivré par son amiral. La troisième escadre, de cinq vaisseaux également, avait pour commandant Étienne de Gama, parent de l'amiral en chef.

Cette expédition, toute militaire, était destinée à un immense retentissement.

Le 3 mars 1502, Vasco de Gama partit pour son second voyage avec le titre d'Amiral des Mers d'Orient[4], rapatriant les envoyés de Cochin et de Cananore.

---

(1) La date de l'écrit résulte d'une comparaison typographique et technique de l'édition (qui est très rare), avec d'autres livres sortis de la même imprimerie. Cf. J.-Ph. Berjeau, *Calcoen, a Dutch narration of the second voyage of V. de Gama to Calicut, printed at Antwerp circa 1504, with introd. and transl.*, Londres 1874. Le traducteur anglais reproduit en *fac-similé* l'imprimé d'Anvers. Le même texte a été reproduit en français également par J.-Ph. Berjeau, *Le second voyage de Vasco de Gama à Calicut*, Paris 1881. Il en existe des traductions allemandes et portugaises.

(2) Cf. Christ. Rohr, *Neue Quellen zu den Entdeckungsfahrten der Portugiesen im Indischen Ozean*, dans H. Mzik, *Beiträge zur historischen Geographie, Kulturgeographie, Ethnographie, Kartographie, vornehmlich des Orients*, Leipzig et Vienne 1929, p. 77-82.

On ne savait pas, jusqu'à cette publication, qu'il eût eu des Allemands à faire le voyage des Indes avant 1505-1506 : cf. F. Kunstmann, *Die Fahrt der ersten Deutschen nach den portugiesischen Indien*, Munich 1861; et F. Hummerich, *Die erste deutsche Handelsfahrt nach Indien*, 1505-1506, Munich 1922.

Déjà Ramusio (*Navigazioni e viaggi*, édit. 1606, t. I, p. 133 et seq.) avait publié les récits de Thomas Lopez et de Mat. Benigno, ce dernier embarqué sur le navire de Marchioni.

(3) Voir la feuille 2 du *Livro das Armadas*.

(4) Cf. Correa, *Lendas da India*, t. I, p. 266 et seq.

INDES PORTUGAISES.

Cochin.

(Gravure de Cochin, dans l'*Hist. Générale des Voyages* de l'Abbé Prévost, Paris 1746, t. I, p. 74.)

Arrivé à la côte orientale d'Afrique, il installa par force ou menace des comptoirs à Sofala, Mozambique et Quiloa, et captura des navires musulmans dans la région de Mélinde. Dès son apparition dans les eaux indiennes, il s'empara du *Merii,* un gros navire du sultan d'Égypte faisant le commerce avec Djeddah, bondé de poivre, de gingembre et d'autres épices, et surchargé de pèlerins des Lieux Saints de l'Islam. Tout fut passé au fil de l'épée ou noyé, non sans d'atroces mutilations. Le navire fut coulé après pillage. «Nous y prîmes certainement, dit le Flamand anonyme qui raconta son voyage, plus de 12.000 ducats et pour plus de 10.000 autres en valeur de marchandises. Nous brûlâmes le navire et tous ceux à bord avec de la poudre. C'était le 1er octobre 1502[1].» L'amiral, à son arrivée à Cananore, conclut avec le roi un traité avantageux. Se retournant contre le Zamorin dès son apparition devant Calicut, il lui demanda des comptes pour les incidents des voyages précédents et, n'ayant pas reçu satisfaction, bombarda la ville et brûla le palais royal. Ayant passé d'autres accords avantageux avec les rois de Cochin et de Coulam, il continua ses déprédations sur mer et fit la course contre les navires de commerce, se livrant partout aux pires atrocités, suppliciant les prisonniers, coupant les nez, les oreilles, les poignets, avant de couper les têtes, et expédiant à terre ces affreux trophées pour épouvanter les populations. Au cours de son dernier combat naval sur les côtes hindoues, il faillit succomber et ne dut son succès qu'à l'arrivée opportune de l'escadre de Vincent Sodré. A son retour au Portugal, en septembre 1503, il était riche des marchandises saisies sur les vaisseaux arabes, plutôt que de celles achetées. Sa cargaison, d'une valeur de 24.000 ducats, ne comprenait pas moins de 35.000 quintaux d'épices, dont 500 tonnes de poivre, réserve énorme, toutefois insuffisante pour abaisser le prix de ce produit sur toutes les places de l'Europe et attirer à Lisbonne la foule des acheteurs orientés jusque-là vers Venise. C'est, dit-on, avec l'or qu'il rapporta des Indes que fut fait en 1506, par Gil Vincente, orfèvre du roi, l'ostensoir du couvent de Belem qu'on voit à la figure 30.

Nous connaissons, par les lettres d'Affaito et par divers autres rapports, l'étendue des profits réalisés à cette occasion; ils étaient de l'ordre de 25 o/o. En outre

---

[1] Cf. Osorio, dans la compilation de Simon Goulart, sous les initiales S. G. S., *Hist. du Portugal..... depuis 1581,* f° 60 v°.

Il est intéressant de se reporter au récit original. On y voit le manque de bonne foi, et l'extraordinaire cruauté avec laquelle V. de Gama exécuta ce navire qui s'était rendu sans combattre. On n'épargna même pas les enfants. Cf. Correa, *Lendas da India,* t. I, p. 2. Voir aussi J. Stanley, *The three Voyages,* p. 312-315, et Danvers, *Portuguese in India,* t. I, p. 85.

Vasco de Gama avait développé beaucoup ses relations avec les princes adversaires du Zamorin; et la concurrence arabe restait épouvantée. Les nouvelles qu'il rapportait du commerce des épices étaient des plus encourageantes. L'effet fut considérable. De nombreux documents dressés à cette époque par des commerçants de Lisbonne, de Gênes et de Lyon, en font foi[1].

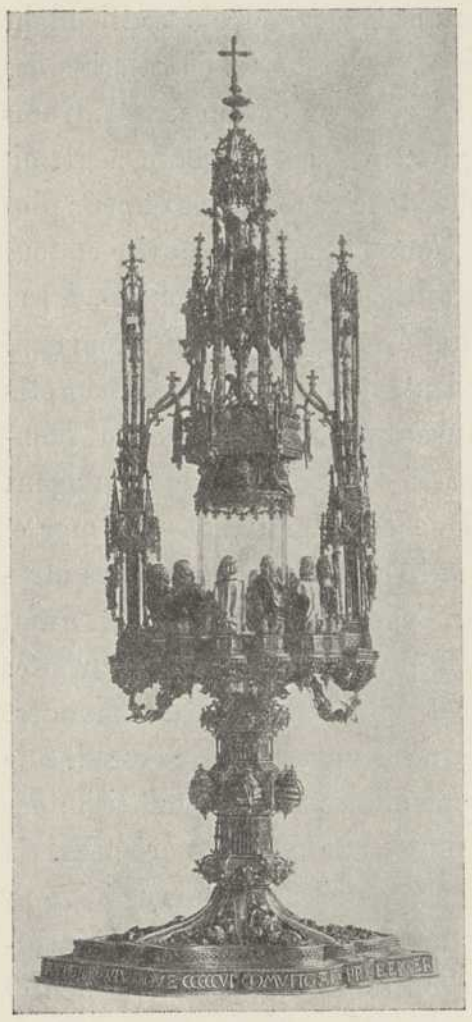


Fig. 30. — Ostensoir du couvent de Belem, exécuté en 1506 par Gil Vincente, orfèvre du roi D. Manoel Ier, avec le premier or rapporté des Indes par Vasco de Gama.

Vasco de Gama escomptait aussi les résultats de la campagne dont avait été chargée une petite escadre détachée de la sienne sous Vincent Sodré, avec la mission, pour la première fois spécifique, de razzier les accès de la mer Rouge et du Bab el-Mandeb. C'est la première exploration portugaise de la côte inhospitalière de l'Arabie méridionale. Elle ne nous est pas contée en détail. Sodré, ou plutôt un de ses capitaines Diego Fernandez Pereira, reconnut Socotora et visita le cap Gardafui, où il saisit quelques navires arabes. A l'entrée de l'hiver 1503-1504, il avait pris refuge dans le groupe des îles Kuria Muria, sur la côte de l'est de l'Hadramaout; il avait même touché terre non loin de là. L'accueil reçu des Arabes fut excellent. Ils lui conseillèrent de ne pas s'exposer aux tempêtes, fréquentes dans ces parages à cette saison. Pereira négligea cet avis qui était bon, même s'il était inspiré par le désir de le voir s'éloigner. Son vaisseau fut englouti corps et biens et il périt avec son frère; le reste de l'escadre détachée, après avoir essuyé les plus terribles coups de vent, eut la bonne fortune de rencontrer la flotte venant du Portugal sous les deux Albuquerque, et ayant fusionné avec elle, la suivit aux Indes.

---

[1] Cf. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 526; Fr. Hummerich, *V. de Gama und die Entdeckung des Seeweges nach Ost-Indien*, Munich 1898, p. 192; *Archivio Storico Italiano*, Florence 1845, app. II, p. 17 et seq.; Marino Sanuto, *Diarii*, Venise 1879, t. V, p. 129 et seq.

Le second voyage de Vasco de Gama excita un prodigieux intérêt en Europe et fut l'objet de plusieurs récits, dont l'un parut, comme on l'a vu, dès l'année d'après son retour (1504)[1].

---

[1] Cf. celui de Calcoen déjà cité. Voir aussi, sur ces voyages en général, Pedro Alvarez, 1500-1501, *Navigazione da Lisbonna a Calicut*, dans Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, édit. 1563, t. I, p. 121; Leonardo de Ca Masser, *Relazione sopra il commercio dei Portoghesi nell'India 1504-1506*, dans l'*Archivio Storico Ital.*, 1845, app. II, n° 10, p. 1-50.

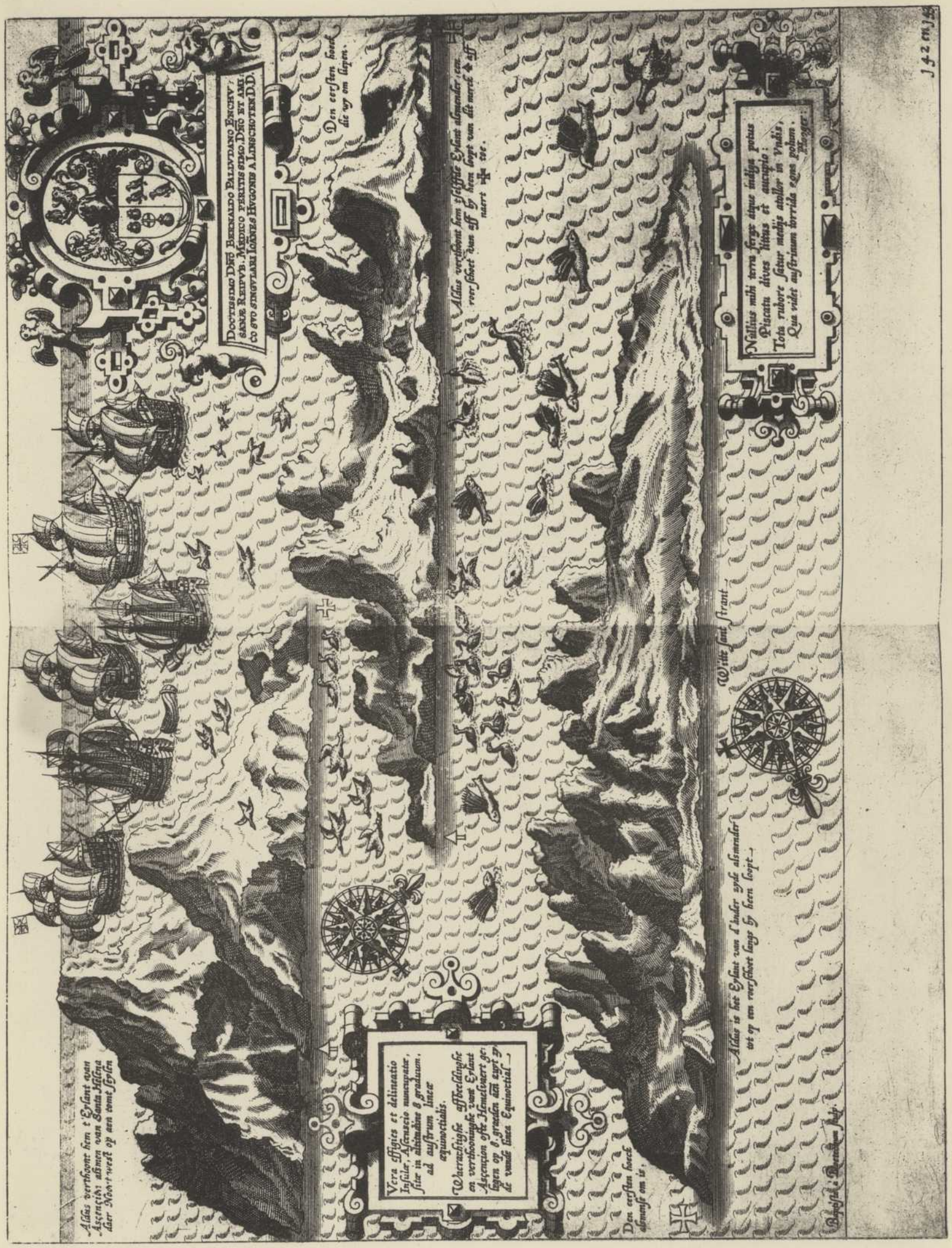
Giov. da Empoli (1503-1518), *Viaggio nell'India*, dans Ramusio, *loc. cit.*, édit. de 1563, t. I, p. 177. Thomé Lopez (1502), *Navigazione verso l'Indie Orientali*, dans Ramusio, t. I, p. 133.

Francanzano di Montalboddo, *Paesi novamente retrovati : Novo Mondo da Alb. Vesputio*, Vicence 1504, dans un recueil de voyages d'Alvisi di Cadamosto contenant le deuxième voyage de V. de Gama et les découvertes de Christophe Colomb, traduit en latin en 1508 et aussi en français. Voir M. du Redoner, dans Galiot-Dupré et Phil. Lenoir, *Le Nouveau Monde, etc.* Il y est question de Cranganore.

Balthazar Spinger, *Iter Indicum Balth. Spinger*, voyage fait en 1507, resté manuscrit jusqu'en 1724, publié par D. Martène et D. Durand, dans le *Voyage littéraire de deux Religieux Bénédictins de la congrégation de Saint-Maur*, t. II, p. 361.

Gesta proxime per Portugalenses in India, Ethiopia et aliis orientalibus terris, Rome, novembre 1508, opuscule anonyme très rare, auquel nous empruntons les figures 1, 4 et 31, réédité à Cologne et à Nuremberg au cours de 1507.

On trouvera un exposé rapide des conséquences des deux voyages de Vasco de Gama dans l'article de Henri Cordier, *Relations de l'Europe et de l'Asie avant et après le voyage de Vasco de Gama*, aux *Comptes rendus de la Société de Géographie*, Paris 1898, n° 4, reproduit dans ses *Mél. d'Hist. et de Géogr. Orientales*, 4 vol., Paris 1914, t. I, p. 186-192. Voir aussi l'ouvrage récent de Gonzalo de Reparaz, *La Epoca de los grandes descubrimientos españoles y portugueses*, Barcelone 1931, avec une carte.



L'Ile de l'Ascension, découverte en 1501.

(H. de Linschoten, *Navigatio ac Itinerarium Joh. Hug. Linscotani in Orientalem sive Lusitanorum Indiam*, La Haye 1599.)

CHAPITRE IV.

LE GRAND D'ALBUQUERQUE ET D'ALMEIDA.

---

§ 1. — PREMIER VOYAGE D'ALPHONSE D'ALBUQUERQUE (5e EXPÉDITION AUX INDES, 1503-1504).

Disgrâce de V. de Gama. — A. d'Albuquerque : son caractère, son départ (6 avril 1503). Ses instructions. — Giov. da Empoli. — Ruine de la factorerie portugaise de Calicut. — D'Albuquerque châtie le Zamorin. — Son retour à Lisbonne (juillet 1504).

§ 2. — LOPO SOARÈS DE ALBERGARIA (1504). — D'ALMEIDA, PREMIER VICE-ROI (6e ET 7e EXPÉDITIONS AUX INDES, 1505-1508).

Départ de Lopo Soarès (printemps 1504). — Création de la flotte de guerre permanente des Indes. — Institution et liste des gouverneurs et vice-rois de l'Inde.
Départ de d'Almeida, premier gouverneur et vice-roi (23 mars 1505).

§ 3. — TRISTAN DA CUNHA. — A. D'ALBUQUERQUE À SON SECOND VOYAGE (1506).

La flotte mixte de guerre et de commerce (8e expédition). Départ : 5 avril 1506. — Le régime portugais du commerce des épices.

§ 4. — LA CONQUÊTE DE SOCOTORA (1507).

Découverte de Madagascar. — Le cap Gardafui. — Socotora et son rôle. — Prise du fort arabe de Suk (Soco). — Forteresse portugaise. — Histoire de Socotora : île Dioscoride des Anciens. Ce qu'en disent Marco Polo, Barbosa, L. de Varthema et J. de Castro. — Les Nestoriens de l'île.

§ 5. — OCCUPATION DE L'OMAN : MASCATE (1507).

L'Hadramaout. — Dhofar et Marco Polo. — L'Oman et son histoire. — Les imams à l'époque portugaise. — Kalhat, Kirjat, Mascate, Sohar. — Installation des Portugais.

§ 6. — LE SIÈGE D'ORMUZ.

Rôle de Siraf, de l'île de Kaïsh et de l'île d'Ormuz dans le commerce du golfe Persique. — Les voyageurs : B. de Tudèle, Marco Polo, Oderic de Pordenone, Ibn Batoutah, Varthema,

Teixeira. — L'État indépendant d'Ormuz. — Ses rois. — Suzeraineté de la Perse. — Les princes aveugles. — Le commerce. — Pêcheries de perles des îles Bahrein.

Arrivée de d'Albuquerque (milieu 1507). — Le vizir Khodja Attar. — Ormuz tributaire du Portugal.

D'Albuquerque commence une forteresse. — Indiscipline et désertion des capitaines.

§ 7. — LA COURSE CONTRE LE COMMERCE ARABE DU BAB EL-MANDEB (PRINTEMPS DE 1508).

Embuscade aux îles Abd el-Kuria et au cap Gardafui. — Recherche du pays du Prêtre-Jean. — Envoi d'une mission en Abyssinie par la côte Somalie. — Idées de d'Albuquerque sur l'Abyssinie et les sources du Nil. — Projet de priver l'Égypte de l'eau du Nil.

Retour à Socotora, départ pour l'Oman, bombardement de Kalhat, second siège d'Ormuz, arrivée à Cananore (novembre 1508).

§ 8. — INTRIGUES DES VÉNITIENS AU CAIRE (1502-1508).

Retentissement à Venise et au Caire des succès des Portugais. — Les agents vénitiens à Lisbonne. — Efforts des Doges auprès des sultans du Caire. — Effets du blocus de la mer Rouge sur le marché des épices. — Mission de B. Sanuto au Caire (1502). — Idée de recreuser le canal de la mer Rouge au Nil. — Menace de représailles contre les chrétiens à Jérusalem. — Ghouri et ses réactions. — Fourniture de bois de construction pour équiper une flotte à Suez contre les Portugais (1507). — La flotte égyptienne détruite par les Chevaliers de Rhodes dans le golfe d'Alexandrette.

§ 9. — LA FLOTTE ÉGYPTIENNE DEVANT DIU. LES DEUX BATAILLES NAVALES (1508). — CONFLIT ENTRE D'ALMEIDA ET D'ALBUQUERQUE.

État réel de la Puissance égyptienne dans la mer Rouge. — Les escales stratégiques. — Histoire intérieure des chérifs de la Mecque à partir de 1480. — Armement d'une flotte à Suez (1507-1508). — L'armada de l'émir Hussein. — Il fortifie Djeddah et fait voile vers Diu. — Surprise et destruction de l'escadre portugaise de Lorenzo d'Almeida devant Chaul.

Arrivée de d'Albuquerque. — Querelle avec d'Almeida. — Opposition entre deux politiques : d'Almeida veut tenir une seule place d'armes très forte; d'Albuquerque veut occuper toutes les escales stratégiques. — D'Almeida écrase la flotte de Mir Hussein devant Diu (début janvier 1509). — D'Albuquerque gardé à vue. — Arrivée du maréchal de Coutinho. — D'Almeida remet ses pouvoirs à d'Albuquerque.

§ 1. — PREMIER VOYAGE D'ALPHONSE D'ALBUQUERQUE

(5E EXPÉDITION AUX INDES, 1503-1504).

Le roi de Portugal avait ostensiblement comblé des marques de sa faveur Vasco de Gama à son second retour des Indes. Toutefois le Grand Amiral, fait comte de Vidigueira, ne fut pas renvoyé en Orient et ne reçut, jusqu'à la mort du souverain (1521), aucune charge importante. Les causes de cette disgrâce sont inconnues. Le roi trouva-t-il que son capitaine, même pour une époque aussi dure, avait abusé des cruautés? La vérité, plus terre à terre, est que ce souverain ombrageux et violent craignit de donner trop de puissance à un sujet et jalousa sa gloire! Jean III au contraire n'hésita pas à renvoyer aux Indes, comme 2e vice-roi et 6e gouverneur, celui qui avait le premier abordé à Calicut et devait mourir à Cochin sitôt après y être revenu (1524).

Fig. 31. — *Gesta proxime per Portugalenses.*

Vasco de Gama écarté comme chef, mais consulté peut-être pour la préparation matérielle des expéditions vers les Indes, celles-ci reprirent aussitôt.

Le 6 avril 1503, Manoel avait fait partir neuf vaisseaux sous trois chefs, parmi lesquels le plus notable était Alphonse d'Albuquerque, dont le nom est prononcé pour la première fois ici[1].

---

[1] Comme on l'a vu à l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. LV, d'Albuquerque n'a pas laissé de mémoires, mais ses faits et gestes ont été racontés, d'après ses papiers et ordres de service, par son fils naturel Braz d'Albuquerque (qui fut autorisé, après la mort de l'homme de guerre, à relever le nom d'Affonso d'Albuquerque), dans son ouvrage *Commentarios do Grande Afonso Dalboquerque*, 1re édition 1557, Lisbonne, chez Barreira, très difficile à trouver; 2e édition 1576; 3e édition, Lisbonne, Imprimerie Royale 1774; 4e édition 1923. Il en existe une traduction en vieux français par J. Marnef, 1579, faite sur la deuxième édition portugaise de 1576. Le texte le plus accessible est la traduction anglaise publiée par la Société Hakluyt : W. de Gray Birch, *The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque, second Vice-Roy of India* (nos 53, 55, 62, et 69, parus en 1875, 1877, 1880 et 1883), que nous citons sous la forme *Commentaries*. La correspondance officielle de

D'Albuquerque, alors âgé d'un demi-siècle, était né en 1453 aux environs de Lisbonne, de bonne noblesse portugaise et même apparenté de la main gauche à la maison royale. Sa carrière militaire s'était déroulée au Maroc et il s'était distingué à la prise de Graciosa. Homme de guerre énergique, caractère de grande envergure, il avait aussi une véritable élévation d'esprit. Il était de culture moins élémentaire que celle de Vasco de Gama, dont il n'avait pas non plus toute la cruauté. C'est seulement en vue de la discipline, si difficile à maintenir parmi des hommes exposés à tant d'épreuves et de souffrances, qu'il se montra impitoyable, comme par exemple dans le cas de R. Diaz, exécuté pour désobéissance. Quoique à un degré moindre, il n'en pratiqua pas moins la plupart des atrocités alors d'usage contre les prisonniers. Physiquement, il était de taille moyenne, avec la figure longue et colorée, et le nez assez grand; nous avons rassemblé plusieurs portraits de lui (pl. XXIV à XXVI)[1].

Alphonse d'Albuquerque emmenait son cousin germain Francisco d'Albuquerque et le capitaine Antoine de Saldanha. Chacun des trois capitaines avait sous lui trois navires. Ce dernier devait spécialement donner la chasse aux navires marchands du Bab el-Mandeb.

L'escadre comprenait quatre navires de commerce armés à frais communs par divers marchands. L'un des principaux intéressés était le Florentin Girolamo Sernigi. La flotte emmenait Giovanni da Empoli, à qui nous devons le récit infiniment précieux d'un témoin oculaire et d'un acteur[2], de ce voyage qu'il fai-

---

d'Albuquerque a été rassemblée en une publication de l'Académie des Sciences de Lisbonne, sous le titre *Cartas da Alfonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam, etc.*, 4 vol., Lisbonne 1884. Nous y renvoyons sous la forme *Cartas*.

Parmi les historiens cités à l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. LV et seq., consulter principalement sur les hauts faits de d'Albuquerque :

De Barros, *Da Asia*, déc. II, lib. X, ch. 8.

Correa, *Lendas da India*, t. I, p. 374, et seq.

D. de Goes, *Chronica fel. D. Manoel*, t. III, ch. 80.

Faria y Souza, *Epitome de las Historias Portuguezas*, Madrid 1626, t. IV, ch. 18.

P. Lafitau, *Histoire des découvertes et conquêtes des Portugais dans le nouveau monde*, 4 vol., Paris 1733, t. I, p. 521 et seq.

P. Maffei, *Rerum Indicarum Historiae libri XVI*, Lyon 1589, V, *in fine*.

(1) Sa vie a été l'objet d'une monographie par Morse Stephen, *Life of Albuquerque*. Voir aussi l'article que lui a consacré Henri Cordier, sous le titre *Albuquerque*, dans le *Journal des Savants*, novembre 1911, p. 493-502, reproduit dans ses *Mélanges d'Hist. et de Géographie Orientales*, Paris 1914, t. II, p. 231-243.

(2) Publié dans Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, p. 145-147; voir aussi *La Vita di Giov. da Empoli*, dans l'*Archivio Storico Ital.*, app. t. III, p. 25.

ARABIE.

PORTULAN PORTUGAIS ANONYME ATTRIBUÉ AUX REINEL (PERO ET SON FILS JORGE), VERS 1516,

FAISANT PARTIE D'UN ATLAS DE PORTULANS PORTUGAIS SUR VELUM RECTO ET VERSO DE LA BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE PARIS (GeDD 683).

Cf. pour la description de cet atlas G. Marcel, *Comptes rendus de la Soc. de Géographie de Paris*, 5 et 19 novembre 1897, p. 385, et surtout J. Denucé, *Les origines de la cartographie portugaise et les cartes des Reinel*, Gand 1908. Le chapitre xii, ci-dessous, est consacré à l'étude des cartes de ces géographes.

NOMENCLATURE DE L'ARABIE [1].

L'intérieur de l'Arabie, malgré le luxe de l'enluminure, est absolument vide de nomenclature. On n'y voit que la Mecque (*Mecha*) avec un grand mausolée désignant le tombeau de Mahomet, que beaucoup de géographes croient se trouver à la Mecque et non à Médine, ignorée ici.

La mer Rouge n'est pas mieux connue. Il n'y figure aucun port, ni sur la côte orientale ni sur la côte occidentale. Mais l'île de Kamaran est en place sous le nom de *Camaram*. L'intérieur de l'Abyssinie est également vide de précision, preuve que les auteurs de la carte n'ont pas connu la mappemonde de Fra Mauro. Mais ils savent localiser, sur la côte des Somalis, Zeyla (*Zella*), Berbera (*Barbara*), le ras Med (*Mete*) et le cap Gardafui (*Gardafum*).

Au contraire les villes mentionnées sur la côte arabique de l'océan Indien démontrent que cette carte a été faite après les premières visites portugaises sur cette côte.

Aden est dessinée avec une notion exacte de sa configuration réelle, c'est-à-dire comme une crête montagneuse couronnée de fortifications, au pied de laquelle est la muraille de la ville, tout à fait comme aux planches LXIX et LXX ci-dessous.

La côte à l'est du Bab el-Mandeb est ponctuée par les localités suivantes citées dans leur ordre réel, sauf le Chihr :

Hara ..... *Haura* (à l'est d'Aden).
Adem ..... *Aden.*
Gobuliam ..... Djebel Hara (?).
Bandralam ..... El-Gusain (?).
Quanaquayne ..... Khubet el-Ain (?).
Xer ..... *Chihr, Chiher, Chihair.*
Fataca ..... *Cap Fartak.*
Diufar ..... *Dhofar.*
Marbato ..... *Mirbat.*
Ambez.
Azequy.
Ylhas de Curia Muria ... *Îles Kuria Muria.*
Matarqua / *Materca* ..... *Cap Madraka.*
Y. Dimeira ..... *Île de Masira.*
Cap de Rozallgate ..... *Ras el-Hadd.*

L'Oman, visité si peu d'années avant l'établissement de cette carte par les Portugais, porte pour la première fois des noms de ports exacts et parfaitement dans l'ordre :

Gate / *Quodate* ..... *Kalhat* (*Calayat*).
Curiate ..... *Kirjat.*
Mazaquete ..... *Mascate.*
Cofar ..... *Sohar.*
Hor [2] / Hor ..... L'un de ces deux Hor est Chorfakam.
C. de Maçide ..... *Cap de Masandim.*

Le golfe Persique est beaucoup moins bien connu, car les Portugais ne s'y engagèrent pas de suite. Il porte sur la côte arabique un nombre assez grand de noms, le plus souvent fantaisistes, à l'exception de deux ou trois :

Talalhar (?).
Millicoè (?).
Chaxumbam (?).
Portos dagoa doce.
Ranca (?).
Oalcy (?).
Atamelde (?).
Catife ..... *Katif.*
Y. Debarè ..... *Îles Bahrein* (suivi de la mention «omde ha as muitas perlas» = là il y a beaucoup de perles).
Aquer ..... *Okair, Adjer.*
Axar ..... probablement doublet de Aquer.
Bacara (?) ..... Balsera de la lettre d'André Corsali; Bazera où était la forteresse du golfe, d'après Barbosa, c'est-à-dire *Bassorah.*
Xamalla (?).
Noquà (?) ..... peut-être *Koweit, Kut.*

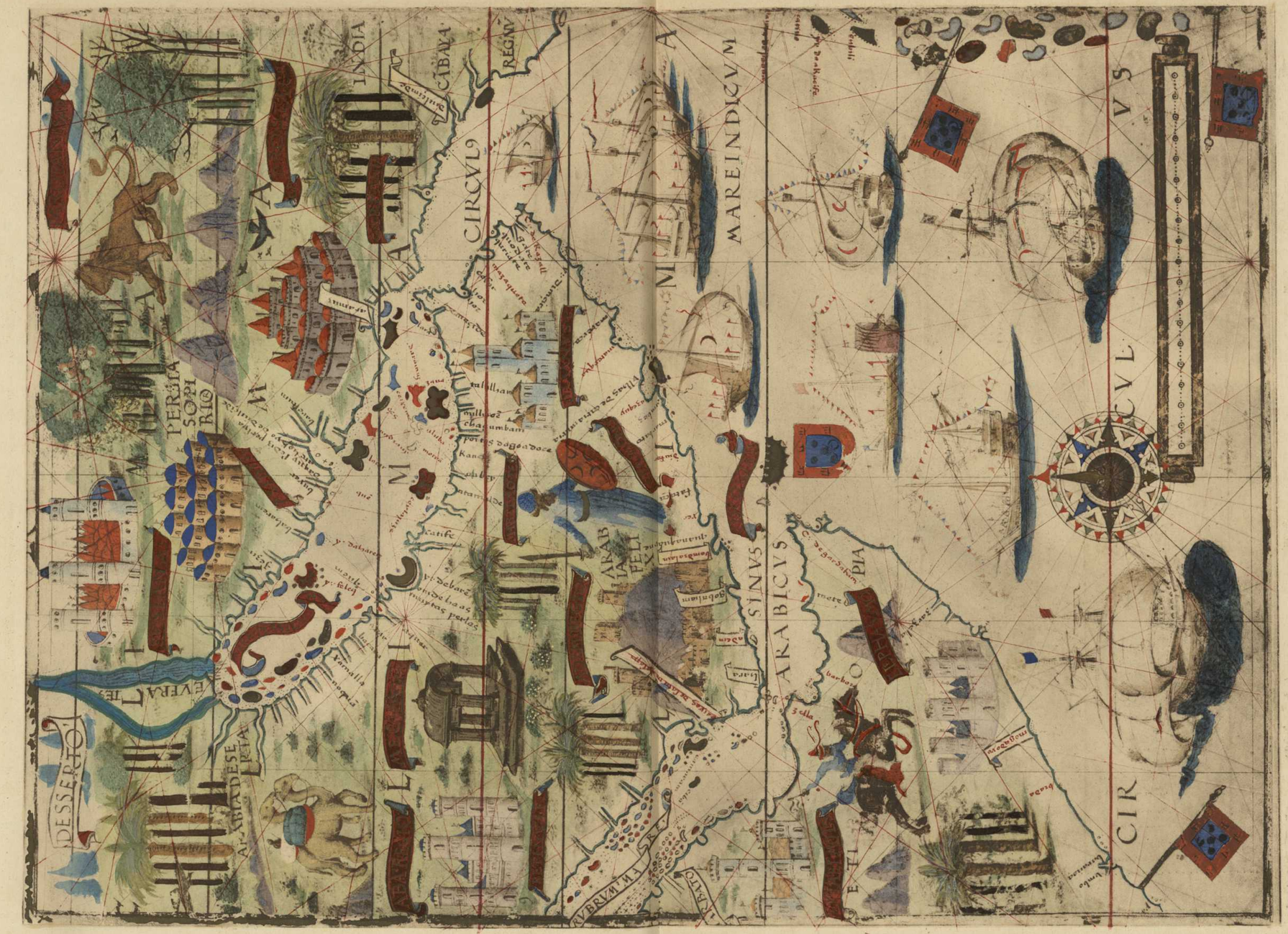
Sur la côte de Perse, on ne reconnaît que :

Baharem, répétition mal placée de *Bahrein.*
Boxar ..... *Bouchir.*
Cès ..... *Île Kaish.*
Ceixeme ..... *Île de Kishm.*
Aramus ..... *Ormuz*, figurée sous la forme d'une grande ville fortifiée.
Y. daramuz ..... *Ile d'Ormuz.*

---

[1] Les noms identifiés sont en italiques.

[2] Hor ou khor se retrouve un peu partout sur la côte et désigne, d'après Yakout (*Dictionnaire géographique, sub vocabulo*), un petit accident géographique, tel que ancrage, anse, baie, golfe, embouchure de rivière, «avec un petit marché où les voyageurs par mer peuvent s'approvisionner». Tout ce qui est ainsi sur le bord de la mer est un khor.



Portulan portugais anonyme attribué aux Reinel (Pero et son fils Jorge), vers 1516.

sait en qualité de facteur de la firme Gualterotti et Frescobaldi (deux Italiens établis à Bruges). On doubla le Cap, et, en août 1503, la flotte, passant au large et à l'est de Madagascar qui ne fut pas touchée, arriva à bon port aux Indes[1].

Alphonse d'Albuquerque y trouva de fâcheuses nouvelles. Profitant de la croisière que faisaient contre le commerce arabe du Bab el-Mandeb les navires de Vasco de Gama restés dans l'océan Indien, sous Sodré, le Zamorin avait assailli et détrôné le roi de Cochin, ruiné la factorerie portugaise et brûlé la ville. D'Albuquerque vengea l'allié des Portugais, imposa la paix et une forte amende, payable en poivre (fin 1503). Le Portugal, aux termes d'un traité que d'Albuquerque communiqua à son roi[2], eut désormais à Calicut une factorerie fortifiée, origine de la forteresse portugaise du même port, la plus ancienne des Indes. Un des articles importants de la convention obligeait le Zamorin à interdire aux Arabes tout chargement vers Djeddah.

Il s'en faut que le traité ait été exécuté loyalement. L'amiral eut le plus grand mal à se procurer une cargaison, mais il savait désormais à quelle place s'adresser de préférence pour chaque produit. Il apprit notamment que les principales plantations de poivre étaient à Quilon (Coulam) et il s'efforça avec succès d'y nouer des intelligences. Son activité guerrière fut le commencement de la conquête militaire de l'Inde : un de ses commandants, Pacheco, en fut le grand artisan. D'Albuquerque, visitant Cochin en janvier 1504, y laissa des armes et munitions, rejoignit Francisco d'Albuquerque à Cananore, fit son plein d'épices et de drogueries, et, trouvant que son cousin n'était pas prêt, décida de rentrer seul au Portugal, selon ses instructions, à la fin de la saison. Il fut le premier à piquer hardiment à travers l'océan Indien, non vers Mélinde mais vers le port bien plus méridional de Mozambique. Un bon pilote arabe de la côte du Malabar l'y conduisit directement sans incident. Parti de Cochin le 25 janvier 1504, il doubla le Cap le 1er mai, fut pris dans les calmes équatoriaux, s'échoua au cap Vert, répara les navires restants (le sien, complètement hors d'usage, avait coulé sur la côte africaine) et arriva à Lisbonne à fin juillet de la même année, ayant perdu beaucoup de monde, mais rapportant quarante livres de grosses perles et des diamants. Ces avantages coûtaient du sang. D'Albuquerque dut porter le deuil de son cousin, dont l'escadre se perdit corps et biens au cours du retour. La troisième escadre commandée par Ant. de Saldanha, fit la guerre contre Zanzibar et Monbassa et subit des revers à la mer. Un des navires de

---

[1] Cf. Correa, *Lendas da India*, t. I, p. 386. — [2] *Commentaries*, t. I, p. 6 et seq.

cette escadre, sous D. F. Pereira suivit la côte orientale de Madagascar, mouillant toutes les nuits, et dut y hiverner jusqu'en août 1504[1]. C'est la première reconnaissance de l'île par les Portugais. Alphonse d'Albuquerque, rentré sain et sauf, ramenait avec lui le Vénitien Bonavita d'Alban, précieux par sa connaissance approfondie du milieu indien, où il vivait depuis vingt-deux ans, y étant venu par l'Égypte. L'Italien avait séjourné à Malacca, alors encore inconnue des Européens. Il procura des informations utiles sur ce merveilleux emporium et l'on peut dire que dès lors la volonté de s'en emparer, réalisée dans la décade suivante, se précisa chez l'indomptable commandant de la croisière portugaise.

§ 2. — LOPO SOARÈS DE ALBERGARIA (1504).

D'ALMEIDA, PREMIER VICE-ROI (1505).

(6e ET 7e EXPÉDITIONS AUX INDES.)

Suivant le conseil de ses capitaines, le roi de Portugal renforça son armement aux Indes et envoya une relève à Pacheco, laissé presque seul à défendre le roi de Cochin contre le Zamorin, qui avait juré de jeter les Portugais à la mer[2].

Une nouvelle expédition, la sixième, partit des bords du Tage avec treize vaisseaux, les plus gros qu'on eût vus, et 1200 hommes d'équipage (printemps 1504). Lopo Soarès de Albergaria les commandait[3] (pl. XXVII); on n'avait accepté le concours d'aucun marchand. La flotte embarquait un agent du roi chargé, à l'exclusion de tout autre, de faire les achats. Après une heureuse navigation, Soarès, abordant aux îles Anchedives, se présenta devant Calicut et la bombarda deux jours. En l'année 1505, il remporta de grands succès militaires, restaura le roi de Cochin sur son trône et réussit à détruire, en vue des côtes de l'Inde, une importante flotte commerciale arabe venue de Djeddah. Tant à Ca-

---

(1) Correa, *Lendas da India*, t. I, p. 418.

(2) Les combats soutenus par Pacheco sont innombrables. Son rôle dans les conquêtes intérieures de l'Inde Portugaise fut prédominant. Toutefois ce rôle est en dehors de notre sujet.

(3) Cf. Correa, *loc. cit.*, t. I, p. 493 et seq.; Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 114 et seq. Les capitaines les plus connus de Lopo Soarès étaient P. de Mendoça, L. Coutinho, Tr. da Silva, Lopo M. de Vasconcellos et L. de Abreu.

nanore qu'à Coulam et Comorin, il chargea 24.000 cantars d'épices et obtint de faire accepter en paiement ses marchandises[1].

Jusque-là, le Portugal ne poursuivait qu'une entreprise commerciale et non une conquête. Il ne visait qu'à la possession de comptoirs; d'ailleurs, faute de troupes d'occupation, chaque retour en Europe des Portugais impliquait leur évacuation presque totale : les agents ou représentants laissés en arrière avec une poignée de soldats étaient à la merci des coups de main locaux. Au fur et à mesure que les expéditions se succédaient, la conception politique changea et l'on fut amené naturellement à envisager la durée. Or l'œuvre d'installation aux Indes était chaque fois remise en question. Le roi de Portugal voulut pouvoir dominer les côtes hostiles par la puissance de ses canons. Dès 1505, fut créée une flotte de guerre permanente pour les eaux indiennes, sous les ordres d'un amiral en même temps gouverneur des établissements, dont le caractère était mal défini entre la factorerie et la forteresse. Le premier de ces hauts fonctionnaires fut Francisco d'Almeida (pl. XXVI), descendant d'une grande famille portugaise. Il inaugurait la série d'une centaine de successeurs jusque vers 1875[2]. Plusieurs de ces personnages obtinrent le titre de vice-roi et le premier fut

---

(1) Cf. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 529. Nous ne nous étendons pas sur les événements de la conquête intérieure des Indes, sur les guerres entre Calicut et Cananore. Le lecteur les lira dans Danvers, *Portuguese in India*, t. I, ch. III et suivants.

(2) Le chef des établissements portugais de l'Inde portait le titre de gouverneur ou de capitaine général des Indes. Certains de ces personnages, dont les services avaient été plus éclatants ou qui étaient simplement mieux en cour, furent nommés vice-rois. Le premier vice-roi fut d'Almeida. Ni d'Albuquerque, ni Lopo Soarès, ni Lopez de Sequeira, ni Duarte de Menezes n'obtinrent la vice-royauté. Vasco de Gama, au contraire, revint aux Indes comme 2e vice-roi. Le 3e fut Garcia de Noronha, et le 4e l'amiral de Castro.

LISTE DES VICE-ROIS ET GOUVERNEURS DES INDES PORTUGAISES PENDANT LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XVIe SIÈCLE :

DATE.	NOMS.	GOUVERNEURS.	VICES-ROIS.
1504-1509	Francisco d'Almeida	1er	1er
1509-1515	Aff. d'Albuquerque.	2e	
1516-1518	Lopo Soarès de Albergaria.	3e	
1518-1521	Diego Lopez de Sequeira.	4e	
1521-1524	Duarte de Menezes.	5e	
1524	Vasco de Gama.	6e	2e
1525-1526	Enrique de Menezes.	7e	
1526-1529	Lopo Vaz de Sampayo (intérimaire).	8e	
1529-1538	Nuno da Cunha.	9e	
1538-1540	Garcia de Noronha.	10e	3e
1540-1542	Estevão de Gama.	11e	
1542-1545	Martin Aff. de Souza.	12e	
1545-1548	João de Castro.	13e	4e
1548-1549	Garcia de Sá.	14e	
1549-1550	Jorge Cabral.	15e	
1550-1554	Aff. de Noronha.	16e	

En parcourant cette liste, dont les noms se renouvellent trop fréquemment, sans tenir compte

également d'Almeida[1]. Quoique très bien choisi, il ne jouissait pas de l'entière confiance du roi. La jalousie insurmontable de son souverain ne l'avait muni que d'une lettre de service pour trois ans. Il était destiné à se heurter, peu après son arrivée aux Indes, à l'homme d'action auquel il succédait, déjà rompu aux difficultés de la fonction et sans doute amertumé de se voir supplanté. Au moment du départ solennel, le 23 mars 1505, de la 7e expédition aux Indes, d'Almeida emmenait 22 navires[2]. Magellan (Magalhães), alors âgé de vingt-cinq ans, était au nombre de ses officiers. Il avait sous ses ordres la plus puissante armada qui eût vu les mers jusque-là, vingt navires, 1500 hommes d'armes, 1200 bombardes, 400 marins[3]. Doté de moyens militaires importants et accompagné de navires marchands, dont quelques-uns étrangers, des génois, des florentins et même des allemands[4], il fut le fondateur de la puissance portugaise des Indes. Sa mission dépassa à peine trois ans.

Ayant soumis et ravagé au passage Quiloa sur la côte occidentale d'Afrique, où le roitelet local Hadji Hussein se vit déposer; ayant signalé aussi son passage à Monbassa, il y installa des points fortifiés pour tenir en respect les sultans indépendants et les soumit au tribut (août 1505); il créa partout des stations sur la côte des Indes : son fils Lorenzo d'Almeida, qu'il avait chargé du commandement de la flotte, vint le premier toucher à Ceylan et mit des impôts sur le riche commerce maritime de cette île avec la presqu'île de Malacca.

§ 3. — TRISTAN DA CUNHA. — A. D'ALBUQUERQUE A SON SECOND VOYAGE (1506).

Le 5 avril 1506, partit de Lisbonne une nouvelle flotte (8e expédition), mixte cette fois, de guerre et de commerce, dont la haute autorité revenait à Tristan

---

de la distance, des frais des voyages et des risques des communications, on est frappé de l'inconsistance de la pratique administrative portugaise; l'une des grandes causes de son manque d'efficacité était dans les terribles intrigues dont était entourée chaque nomination.

Voir la liste complète jusqu'à 1893 dans Danvers, *Portuguese in India*, t. II, app. B, p. 487 et seq.

(1) Le portrait de la planche XXVI est tiré du ms. déjà cité de P. de Rezende, où sont rassemblés aussi les portraits de tous les gouverneurs jusqu'à 1628.

(2) Voir la feuille 8 du *Livro das Armadas*.

(3) Cf. ses instructions détaillées dans *Cartas*, t. II, p. 272-334.

(4) Heyd, *Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 529. Voir aussi Correa, *Lendas da India*, t. I, p. 524 et seq.

Le Grand d'Albuquerque
Second Gouverneur des Indes portugaises, 1509-1515.

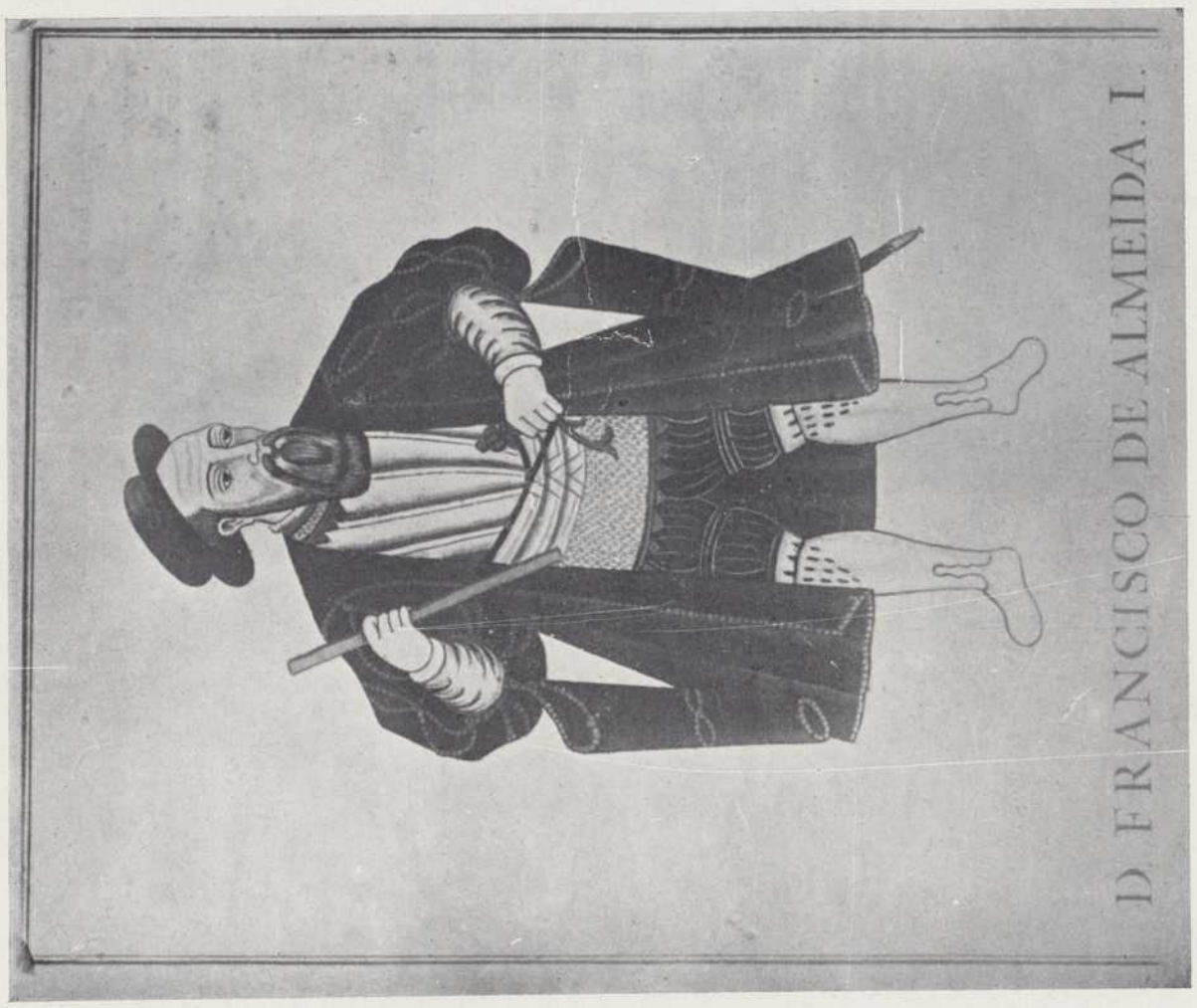
(G. Correa, *Lendas da India*, Lisbonne, édition de 1860, t. II, p. 5.)

Alphonse d'Albuquerque

(d'après l'édition de 1774 de ses *Commentaires*).

2. — Alphonse d'Albuquerque
Second Gouverneur des Indes portugaises, 1509-1515.

(W. de Gray Birch, *Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque*, Londres 1875.)



1. — François d'Almeida
Premier Vice-Roi et premier Gouverneur des Indes portugaises, 1505-1509.

(P. de Rezende, *Livro do Estado da India oriental*, 1635. Miniature inédite du Ms. portugais 7 et 8 de la Bibliothèque Nationale de Paris.)

Lopo Soarès de Albergaria
Troisième Gouverneur des Indes portugaises, 1515-1518.

(Pedro de Rezende, *Livro do Estado da India oriental.* Miniature inédite du Ms. portugais 7 et 8 de la Bibliothèque Nationale de Paris.)

DA CUNHA (pl. XXVIII). Le commandement militaire était exercé par Alphonse d'Albuquerque (à son second voyage). La plupart des navires appartenaient à des particuliers, mais toutes les affaires, comme au voyage précédent, étaient centralisées entre les mains d'un agent royal. Ainsi ce commerce, strictement d'État, resta étroitement réglementé jusque dans ses détails, monopolisé qu'il était par le roi lui-même sous la forme du célèbre entrepôt royal de Lisbonne, la MINA. Comme tous les commerces d'État, celui-ci était fort mal réglé. Il fallait l'énormité de ses bénéfices pour résister à ses imperfections désastreuses. Elles ruinaient quelquefois les intermédiaires. Faute de navires vénitiens — ceux-ci boudaient, — on n'en vit pas moins affluer dans la mer Vermeille des navires étrangers, surtout des hollandais. C'est eux qui se spécialisèrent le plus vite comme courtiers du poivre en Angleterre et en Allemagne, à la plus grande confusion de Venise[1]. C'est même dans les profits de ce commerce d'intermédiaires que les Hollandais, à partir de la fin du XVIe siècle, puiseront leur ardeur à se créer un empire colonial propre.

D'Albuquerque n'était pas seulement le commandant militaire. Il partait muni d'un ordre qui le désignait d'ores et déjà comme successeur de d'Almeida à l'expiration de son terme de trois ans[2]. C'était créer dès l'abord un conflit inévitable et que, seule, la sagesse relative de d'Albuquerque retarda quelque temps.

La flotte portugaise des Indes devait être renforcée encore, en 1508, de deux escadres expédiées dans l'océan Indien, l'une sous DUARTE DE LEMOS pour fonder des places fortifiées sur la côte africaine, l'autre sous Diego LOPEZ DE SEQUEIRA pour rançonner le commerce de la mer Rouge. D'Albuquerque, chassé par les vents sur une aire immense, aborda au Brésil, puis revint vers le Cap, découvrant au passage une île isolée, qui fut baptisée du nom de Tristan da Cunha. Il doubla l'Afrique australe et aborda au Mozambique, où il trouva une caravelle portugaise.

§ 4. — LA CONQUÊTE DE SOCOTORA (1507)[3].

L'objectif de la campagne était une fois de plus d'intercepter le commerce du Bab el-Mandeb. L'ordre impératif de Tristan da Cunha était d'occuper l'île

---

(1) HEYD, *Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 533.

(2) Cf. *Commentaries*, t. I, p. 20.

(3) Le lecteur suivra les croisières de d'Albuquerque sur les côtes de l'Arabie et de la mer Rouge au croquis de la figure 32.

de Socotora, dont, grâce à la reconnaissance de Pereira, deux années auparavant, la position exacte était maintenant connue. Elle paraissait admirablement située pour contrôler ce commerce, en avant du cap Gardafui[1], entre la côte de Somalie et la côte d'Arabie. En réalité, c'était une apparence, car au moins dans les derniers siècles, la route des navires longeait la côte de l'Hadramout et évitait Socotora.

Selon les instructions, une partie de la flotte, sous da Cunha, devait, après l'érection d'une forteresse dans l'île conquise, aller aux Indes; l'autre, sous d'Albuquerque, devait avec six navires et 400 hommes, attaquer Aden et Djeddah[2].

Après avoir doublé le cap des Tempêtes, la flotte fut dispersée par l'ouragan; plusieurs navires, sous le commandement de Pereira, chassés par le mauvais temps, firent sans le vouloir le périple d'une île immense déjà visitée par Diaz en 1500 et par Pereira en 1503, puis par F. Soarès à son retour des Indes en janvier 1506. C'était Madagascar, à laquelle Diaz avait donné le nom d'île de Saint-Laurent. Les navires de Pereira réussirent à rallier le gros de la flotte au Mozambique. Da Cunha, intéressé par les renseignements fournis sur Madagascar, décida d'y aller à son tour personnellement avec d'Albuquerque (décembre 1506). On toucha à la baie de Boina où l'on trouva un village arabe, puis à Nossymanja, point d'aboutissement du commerce des boutres de Mélinde et Monbassa. On atteignit le cap d'Ambre à la fin de l'année. De là, da Cunha rallia la côte africaine, tandis que d'Albuquerque redescendait vers le sud pour rejoindre aussi la côte africaine[3]. Les relevés faits alors et les reconnaissances

---

(1) C'est le cap des Aromates de l'antiquité, que les cartes d'Idrisi et celles des vieux géographes arabes appellent Karfuna, aujourd'hui Yerdefoun (pl. XIII et XIV du tome Ier; cf. notamment, Aboul Féda, texte arabe, p. 151), dont les Portugais ont fait Gardafun et la cartographie moderne Gardafui. Derrière le cap s'étend un plateau dominant la mer à 700 mètres de hauteur. La pointe du continent est connue des Arabes sous le nom de Ras el-Acir, cap des Esclaves.

Cf. Devic, *Pays des Zindji*, p. 56.

(2)

Tristan da Cunha	commandait	l'*Espiritu Santo;*
Alv. Telles Bareto	—	le *S. Vincent;*
Gomez de Abreu	—	le *Luz;*
Leonel Coutinho	—	la *Leitoa Nova;*
Alph. d'Albuquerque	—	le *Cerne;*
J. de Nova	—	le *Flor de Mar;*
F. de Tavora	—	la *Rey Grande.*

(3) Pour les premiers contacts des Portugais avec Madagascar, voir, A. Grandidier, *Hist. de la découverte de l'île de Madagascar par les Portugais pendant le XVIe siècle*, extr. de la *Revue de Madagascar*, 10 janvier 1902. L'existence et la position approximative de Madagascar est connue avant la fin

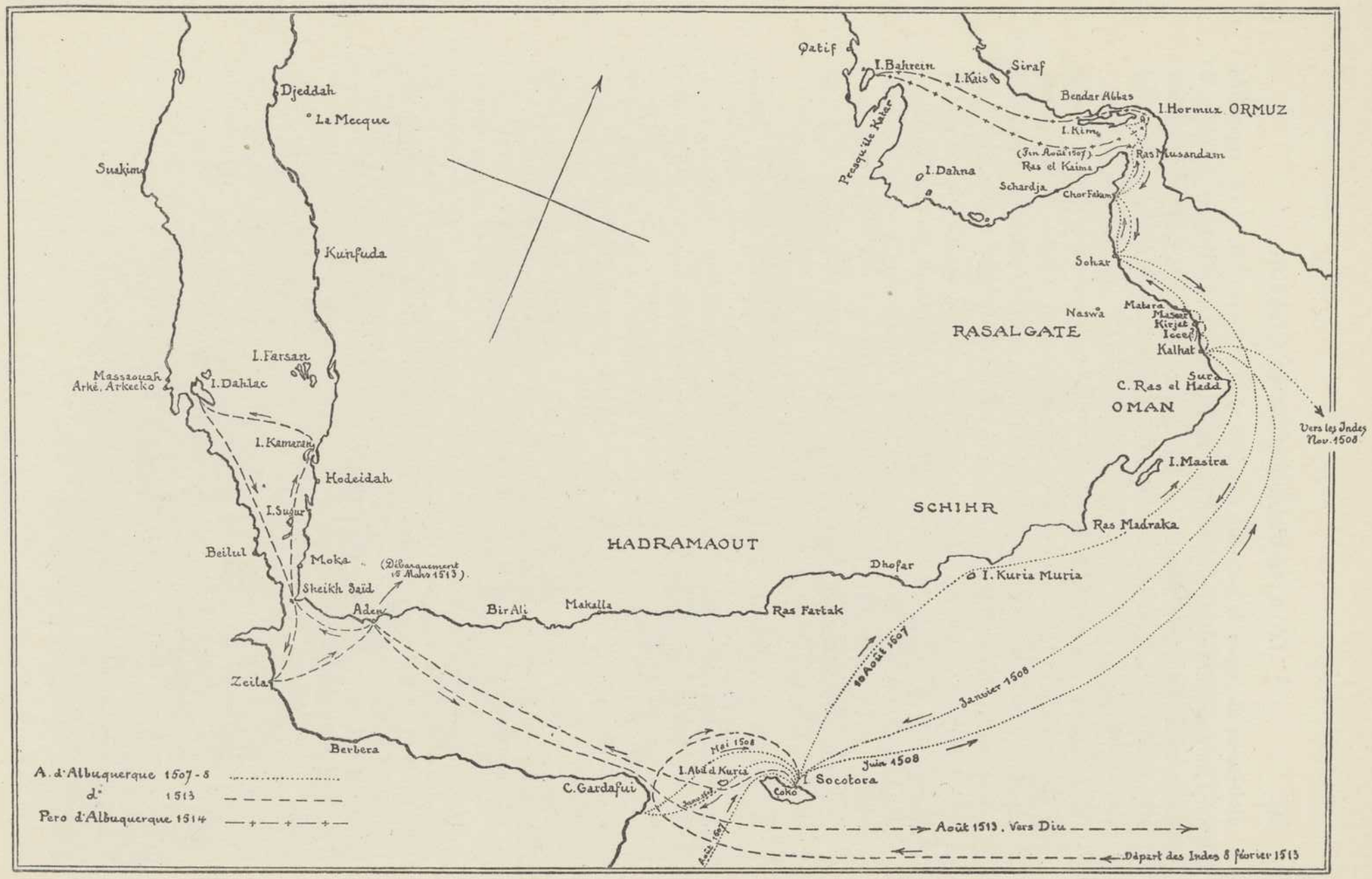


Fig. 32. — Les croisières de d'Albuquerque (1507-1513).

ultérieures de Lopez de Sequeira en 1508 et de J. Serrano en 1510, complétés par l'établissement de petits comptoirs en 1514 sous L. Figueira, servirent à l'élaboration d'une cartographie de Madagascar se rapprochant de la réalité, comme le montre la belle carte de l'atlas portugais attribué aux frères Reinel vers 1516 (pl. XXIX).

La flotte fut réparée à Mozambique et l'on repartit vers le nord, non sans avoir soumis au tribut et sérieusement imposé le sultan de Lamu, et fait razzier, par Duarte de Lemos, Zanzibar, déjà puissante et qui ne reconnaissait pas encore l'ascendant portugais. Da Cunha fit visite au roi de Mélinde, obtint de lui les trois meilleurs pilotes de la côte, exerça quelques représailles, notamment à Angoya et à Braboa, et se dirigea vers Sofala, qu'il voulut prendre. La saison devenait chaque jour moins favorable; on se décida à piquer droit sur Socotora[1] (pl. XXX et XXXI).

A leur surprise, les Portugais, sur la côte nord de l'île, à Suk (*Soco*), se

---

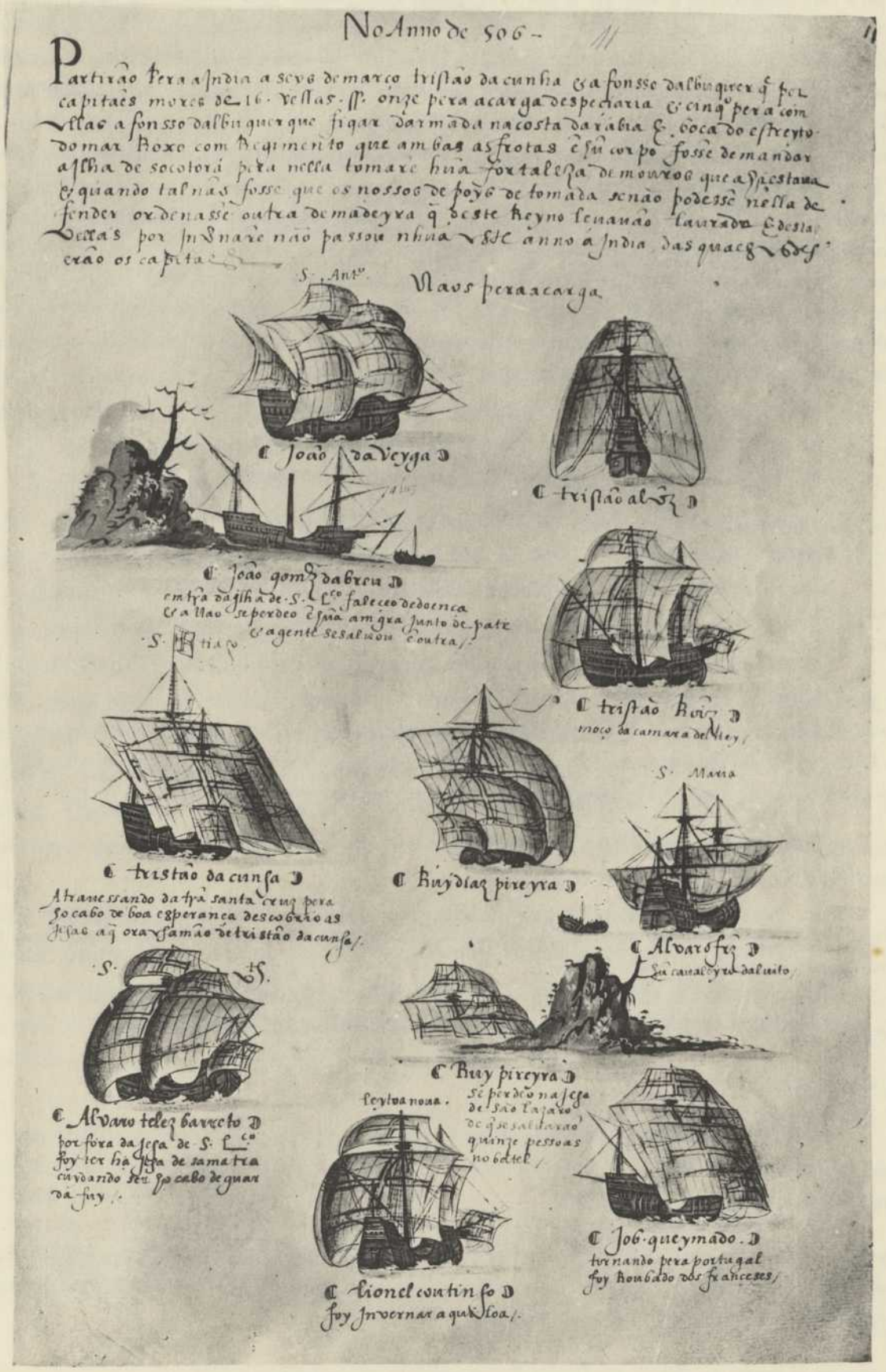
du XVIe siècle; c'est Madagascar que Ptolémée avait en vue déjà sous le nom d'île *Menouthias*.

P. de Covilham, à son passage à Sofala, avait appris l'existence d'une grande île riche, ayant plus de 900 milles de côte et qu'il appelle l'île de la Lune (cf. Temporal, *De l'Afrique, contenant la description de ce pays par Léon l'Africain et la navigation des anciens capitaines portugais aux Indes occidentales et orientales*, Paris 1830, t. III, p. 419-424. Cet ouvrage est la réédition d'un ouvrage publié à Lyon en 1556, par Johannes Leo, *Historiale description de l'Afrique, tierce partie du monde... escrite de notre temps par Léon l'Africain, plus cinq navigations au pays des Noirs par Jean Temporal*). Madagascar figure, avec un tracé et deux ou trois noms de lieux de fantaisie, sur le globe de Martin Behaim (pl. CXLI), qui tire toutes ses informations de Marco Polo, et la place au nord-est de Zanzibar. Elle figure aussi, sous son nom actuel, sur la carte de Juan de La Cosa (1500) (pl. CXLIV) ainsi que sur celles de Canerio (pl. CLI) et de A. Cantino (pl. CLIV), toutes deux de 1502.

Le premier portulan approximativement exact pour ses contours et sa position par rapport à l'Afrique, est celui des Reinel, inédit jusqu'ici, reproduit à notre planche XXIX, seize ans après la découverte de Diaz. Et la forme que lui donnent les Reinel se retrouve dans toute la série des cartes ultérieures jusqu au XIXe siècle, à commencer par la carte des Reinel vers 1517 que A. Grandidier a reproduite dans son *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar*, I : *Géographie, Physique et Astronomie*, Atlas, 1re partie, Paris 1879. On verra au chapitre XII, § 4, qu'il y a encore une carte anonyme portugaise vers 1520, très voisine des deux déjà citées des Reinel, peut-être de la même main, et qu'on a mis à tort à l'actif de Salvat de Pilestrina avec la date erronée de 1511; la comparaison des planches XXIX, CLXI et CLXIII montre la similitude des trois tracés de Madagascar. C'est encore la forme qu'on trouve dans les atlas de d'Après de Mannevillette au XVIIIe siècle, malgré une certaine amélioration. Il faut attendre, pour un progrès réel, la carte hydrographique du C^t Owen de 1825. L'intérieur de l'île resta inconnu jusqu'au voyage de A. Grandidier en 1871.

[1] Heyd (*Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 535) place à tort cet événement en 1506. C'est en juillet 1507. Cf. Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 155, et *Commentaries*, t. I, p. 44 et seq., et 58.

Les dessins de Socotora et de Souakim de la planche XXX sont de haute fantaisie.



La flotte de Tristan da Cunha et d'Alphonse d'Albuquerque (1506).

(*Livro das Armadas.*)

Les légendes en portugais indiquant le sort de chaque navire sont reproduites et traduites au dos de la planche.

TEXTE ET TRADUCTION DES LÉGENDES.

No anno de 506

Partirão pera a India a seys de março tristão da cunha & afonsse dalbuquerq^e^ por capitães mores de 16 vellas ff onze pera carga despeciarra & cinq^e^ per a com ellas afonsso dalbuquerque figar darmada na costa darabia & boca do estreyto do mar Roxo com regimento que ambas as frotas e qũ corpo fossẽ demandar a ilha de socotorá pera nella tomarẽ hũa fortaleza de mouros que a prestava & quando tal não fosse que os nossos depoys de tomada senão podessẽ nella defender ordenassẽ outra de madeyra q deste Reyno leuauão laurada e destas vellas por In & nave não passou nhua neste anno á India, das quaes todas erão os capitaes.

En l'an 1506, et le 6 de mars, partirent pour les Indes, Tristan da Cunha et Alphonse d'Albuquerque, avec la qualité de capitaines majors de seize voiles, dont onze pour charger des épiceries et cinq avec lesquelles Alphonso d'Albuquerque devait faire le blocus de la côte d'Arabie et de la bouche de la mer Rouge, et avec l'ordre que les deux flottes ne faisant qu'un seul corps, se rendissent à l'île de Socotora pour s'y emparer d'une forteresse des Maures qui la possédaient et que, s'il ne réussissait pas, ou si les nôtres après l'avoir prise, ne pouvaient pas s'y défendre, il ordonnât d'en construire une autre avec du bois travaillé qu'ils apportaient de ce royaume. Et de ces voiles pour ..... aucune ne passe dans cette année aux Indes. Et de toutes leurs capitaines étaient :

Naos paraacarga.

Navires pour la cargaison (des épices).

S. Ant^e^ Joao da Veyga.
Le «São Antonio», Jean da Veyga.

Tristão Alvz.
Tristan Alvarez.

João gomz dabreu
entrã da ilha de S. L^co^ faleceo de doença & a naue se perdeo ẽ qũa amgra junto de pate & agente se saluou ẽ outra.
Jean Gomez d'Abreu. En entrant à l'île de Saint-Laurent (Madagascar), il mourut de maladie. Et le navire s'y perdit près de Pate et l'équipage se sauva dans les autres (navires).

Tristan Roiz moço da camara del Rey.
Tristan Roiz, valet de chambre du roi.

S. tiago. Tristan da Cunha a trauessando da trã santa cruz pera ho cabo de boa esperança descobrio as ilhas aq ora chamão de tristão da cunha.
Le «Santiago» : Tristan da Cunha : en traversant de la terre de Santa Cruz (Brésil) vers le cap de Bonne-Espérance, il découvrit les îles que jusqu'aujourd'hui on appelle Tristan da Cunha.

Ruy diaz pireyra.
Ruy Diaz Pereira.

Alvaro fez Eñ caualeyro daluito.
Alvaro Fernandez, un chevalier d'Alvito.

Alvaro telez barreto por fora da ilha de S. L^co^ foy ter ha ilha de samatra cuydando ser ho cabo de guardafuy.
Alvaro Tellez Barreto, au delà de l'île de Saint-Laurent (Madagascar) il arriva à l'île de Sumatra, croyant que c'était le cap de Bonne-Espérance.

Ruy pireyra se perdeo na ilha de são Lazaro de q se saluarão quinze pessoas nobatel.
Ruy Pireyra se perdit dans l'île de saint Lazare; et se sauvèrent quinze personnes dans un bateau.

Leytoa noua : Lionel continho foy invernar aquiloa.
La «Leytoa Nova» (Le «Nouveau cochon de lait»). Lionel Continho alla hiverner à Quiloa.

Job queymado tornando pera portugal foy roubado dos franceses.
Job Queymado; en rentrant au Portugal, il fut capturé par des Français.

trouvèrent en face d'une forteresse dotée de murailles, barbacane et tour en pierre servant de donjon, avec une garde mise par le potentat arabe gouvernant la côte arabique du cap Fartak, personnage que les historiens portugais appellent le prince de *Caxem*[1]. Sommé de l'évacuer, le commandant «maure» déclara qu'il ne se rendrait pas, «qu'on ne pouvait espérer le faire mourir de peur, qu'il faudrait le faire mourir par le sabre»[2]. L'attaque de la place fut décidée, mais il fallut d'abord faire choix d'un point de débarquement sur cette côte inhospitalière, où la flotte souffrit beaucoup. L'opération fut menée par d'Albuquerque et son neveu Alph. de Noronha. Le fort, assez malhabilement défendu, fut pris d'assaut dès que son commandant fut tué. Sous le choc de la réserve conduite par Tristan da Cunha, la garnison, armée seulement de flèches, succomba si vaillamment qu'il ne resta qu'un seul prisonnier, dont d'Albuquerque fit un utile emploi sur la côte arabique, «car ce Maure, grand pilote pour ladite côte, lui donna une carte de toutes les parties du royaume d'Ormuz, qu'un pilote du nom d'Omar avait faite sur place et sous les ordres duquel cet homme avait été marin». Déjà cet Omar avait servi de pilote à Vincent Sodré quand sa flotte s'était perdue en 1503 dans les parages des îles Kuria Muria.

Les Portugais transformèrent la misérable mosquée de Socotora en église sous le vocable de N. D. de la Victoire et laissèrent dans la forteresse, qu'ils baptisèrent San Miguel, une petite garnison commandée par Alph. de Noronha.

Suk, point aujourd'hui abandonné, est non loin de l'actuelle et bien modeste capitale de l'île, Tamarida. Les habitants chrétiens s'empressèrent auprès du vainqueur. Les Portugais, à l'exception de la garnison, reprirent la mer. Le 1er août, Tristan da Cunha, avec cinq navires, se dirigea vers les Indes. D'Albuquerque, devenu le chef unique du reste de la flotte, partit le 10 août pour l'Arabie.

Mais l'établissement de Socotora, malgré son importance stratégique, ne prospéra guère. Déjà, en 1516, Andrea Corsali constate que cette forteresse, abandonnée par les Portugais, avait été reprise et démolie par les Arabes au moment de son passage[3]. Les chrétiens eux-mêmes s'étaient retournés contre les nouveaux maîtres, assurément brutaux et maladroits.

---

(1) Côte de l'Hadramaout : ce Caxem, c'est Kishin, à petite distance à l'ouest du cap Fartak, capitale du petit sultanat de Mahra (cf. carte n° 60 de l'Atlas Stieler, 1902, *Arabie*).

(2) *Commentaries*, t. I, p. 46 et seq.

(3) Deuxième lettre d'Andrea Corsali, Florentin, au duc Laurent de Médicis, datée du 18 septembre 1517, en français, dans Temporal, *De l'Afrique*, t. IV, p. 335.

Cf. aussi *Commentaries*, t. I, p. 56.

Socotora était connue des anciens sous le nom d'île Dioscoride, nom où l'on peut retrouver la consonnance des mots indiens de Diu Sokotora ou Dvipo Sukatora, signifiant, dit-on, «Île fortunée». Non loin du passage traditionnel des navires, elle fut une escale fréquentée de tous temps par la navigation de l'océan Indien. Elle eut de bonne heure des chrétientés nestoriennes et on y parlait encore le grec au VIe siècle, lorsqu'y passa Cosmas Indicopleuste[1].

Ces chrétientés nestoriennes, déjà signalées par N. de Conti qui y passa deux mois vers 1430[2], subsistaient encore au temps de d'Albuquerque et ne disparurent qu'à la fin du XVIIe siècle.

L'île avait la plus déplorable réputation. Dès le Xe siècle, Maçoudi la signalait comme un nid de corsaires[3] et cela est pleinement confirmé par Marco Polo. L'illustre Vénitien nous a laissé sur Socotora une page curieuse où, après avoir rappelé le christianisme des habitants dont l'évêque ne relevait pas de Rome (c'était un Nestorien)[4], il leur attribue le pouvoir de sorcellerie : «ce sont, dit-il, les meilleurs enchanteurs du monde et ils commandent aux vents. Il est vrai que leur archevêque leur défend ces pratiques, mais sans succès, car ils se croient obligés de faire comme leurs ancêtres. Voici un exemple de leurs sortilèges : lorsque vient à passer devant l'île une voile poussée par un vent fort et bon, ils l'obligent à rétrograder en faisant souffler le vent à leur gré et produisant de grandes tempêtes et des désastres»[5].

Cette légende subsista à travers le moyen âge, au point que, sur la carte de Fra Mauro de 1459[6], l'île est accompagnée d'une légende où les habitants sont qualifiés de «nécromants commandant aux vents». La même fable est répétée encore par Nicolas de Conti.

---

(1) Cf. notre *Histoire antique d'Abyssinie*, Paris 1926, p. 109, 114. Il a déjà été question de Socotora sous le nom de *Sicocra* à propos du *Libro del Conoscimiento;* voir au tome Ier, p. 282.

(2) Cf. Major, *India in the XVth century*, t. II, p. 20. Voir aussi, sur ces chrétientés, F. Pereira, *La chrétienté de l'île de Socotora*, dans la revue *Aethiops*, janvier 1923, n° 1.

(3) D'après Idrisi, elle est à deux jours de navigation du continent. D'après Moukaddasi, «Ouss qoûtra est comme une citadelle en mer. Les navigateurs la craignent et ne cessent de trembler jusqu'à ce qu'ils l'aient laissée derrière eux» (édit. de Goeje, p. 14).

Voir aussi d'autres références concernant Socotora dans Devic, *Pays des Zindji*, p. 96-100.

(4) Cet évêque relevait, d'après Marco Polo, d'un archevêque de Baudas (Baldach, Badgad). D'autres auteurs appellent cet évêché *Schorian*, corruption du mot *Nestorien*.

Marco Polo quitta les Indes en 1295. Il rentra en Europe par le golfe Persique et non par la mer Rouge. Il ne fit donc pas escale à Socotora.

(5) Col. H. Yule, *Marco Polo*, t. II, p. 406. On y relèvera plusieurs références concernant l'histoire ancienne de l'île.

(6) Voir au tome Ier, p. 379, n. 7; et aussi de La Roncière, *Découverte de l'Afrique*, t. II, p. 134.

Barbosa, peut-être un témoin de l'occupation de l'île par da Cunha, écrivant au plus tard dix ans après[1], mentionne que les habitants «ont la peau sombre et se disent chrétiens quoiqu'ils n'en aient que le nom. Ils vont tout nus et leurs femmes les gouvernent».

L'amiral D. J. de Castro, dans son célèbre *Roteiro*[2], constate, en 1541, qu'ils ont conservé l'observance de saint Thomas. Nous lui devons les plus anciens croquis de Socotora. D'après ce marin, l'île ne possède pas un seul bon ancrage. Toute la côte nord est exposée aux vents furieux. Trois de ses cartes nous montrent le profil de l'île vue du nord, et l'aspect de l'ancrage principal, qu'il appelle *Agoada do Xeque*, l'*Aiguade du Cheikh* (pl. XXXI), probablement Suk. Il en partit le 13 janvier 1541, pour la rade, dont il donne aussi le dessin, de *Calleceaa*, que Bent appelle *Kalenzia*, à la pointe occidentale de l'île. Cette dernière ne produisait que de l'aloès et un peu d'ambre gris de cachalot. Il ne s'y trouvait pas de ville. La population, à peine armée, ne connaissait aucune loi, vivait dans des cavernes comme des bêtes sauvages et ne comprenait de la religion que le signe de la croix. Cette description concorde avec celle que donne de Socotora l'historien Osorio, écrivant quelques années après Castro : «Les habitants sont bigarrés de couleur et se disent chrétiens. Ils ont des temples et des autels comme l'on voit en Europe. Les autels ne sont parés que de croix et n'ont point d'autres images. Ils n'épousent qu'une seule femme. . . . . Ne savent ce que c'est que navires et sont ignorants; encore qu'ils fassent profession de chrétienté, ils n'entendent un seul mot de religion chrétienne. Ce sont gens paresseux et de lâche courage, tellement hébétés et stupides qu'une petite troupe de Maures leur commande, sans qu'ils se hasardent en sorte quelconque pour s'affranchir, encore qu'ils soient rudement tyrannisés[3]».

Vers 1615, l'Anglais Th. Roe y notait une situation analogue. Mais la population autochtone chrétienne s'était réfugiée dans les montagnes. Les Arabes de la côte, sujets du roi de Caxem, se livraient à la préparation de l'aloès, seule production indigène de l'île[4]. Cet aloès était bien supérieur à ceux de l'Arabie

---

(1) M. L. Dames, *Book of Barbosa*, p. 59-63. Voir aussi, *Commentaries*, t. I, p. 54, et A. Corsali, Deuxième lettre, dans Temporal, *De l'Afrique*, IV, p. 334-335.

(2) L'exploration de la mer Rouge par l'amiral de Castro en 1541 fera l'objet d'un chapitre entier du tome III, et nous reproduirons quelque cinquante cartes et croquis de cet illustre navigateur.

(3) Compilation déjà citée de Simon Goulart (*S. G. S.*, *Hist. du Portugal*), fol. 152. Voir aussi Dapper, *Description de l'Afrique*, Amsterdam 1686, p. 486.

(4) Cité par Christian Schefer, *Les Voyages de Ludovico di Varthema ou le Viateur en la plus grande partie d'Orient*. trad. de l'italien par J. Balarin de Raconis, publié dans le *Recueil de Voyages et*

et du Bengale. Il avait quatre fois plus de valeur et s'exportait dans le monde entier. C'est ce que nous dit déjà Ibn Batoutah [1].

§ 5. — OCCUPATION DE L'OMAN : MASCATE (1507).

L'occupation de Socotora, outre ses avantages économiques, renforçait beaucoup la situation des Portugais dans l'océan Indien, dont les avenues commen-

---

Documents pour servir à l'histoire de la géographie du XIIIe au XVIe siècle, t. IX, Paris 1888, p. 290. Cité sous la forme *Varthema*. Le même récit, sous le titre : *Voyage de Louis de Barthema, Bolonois*, constitue le tome IV de Temporal, *De l'Afrique*.

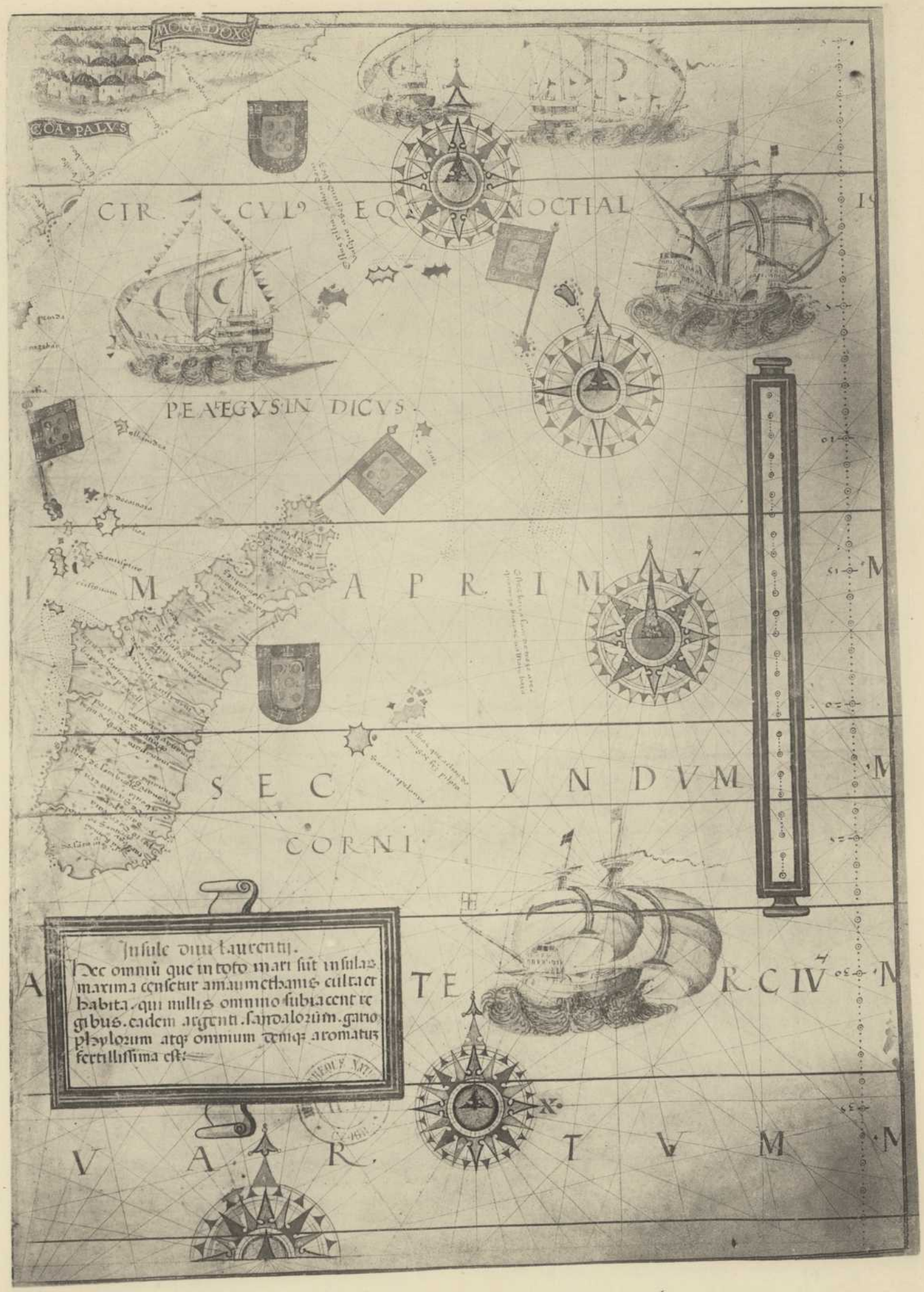
Varthema, qui pourrait être un Italien de Bologne ou de Rome, peut-être aussi un Allemand ayant changé de nom, est connu également sous celui de Barthema, Bartheme, Varteme, Verthena, Wartemann, Wartomanus, Ludovico Bolognese, Louis Romain et Luiz Patricio. Il naquit à Bologne et vécut à Rome.

Ce renégat italien, voyageant comme musulman sous le nom de Younis, avait, le premier de tous les Européens dont nous possédons le récit, fait le pèlerinage de Médine et la Mecque, où il avait accompagné la caravane au printemps de 1503. De là, il avait visité l'Yémen, Aden et Ormuz. Il raconte aussi ses voyages en Perse, qui inspirent moins de confiance en sa sincérité. Il prétend même avoir visité Malacca, Pedir et les îles Moluques. Cette partie du voyage n'est plus guère prise au sérieux, l'auteur ayant sans doute reproduit des renseignements qu'il s'est procurés sur ces régions, contenant beaucoup d'inexactitudes. Mais il résida plusieurs années aux Indes. Ayant approché les petites cours des princes avec lesquels entrèrent en conflit les Portugais, il put fournir à ces derniers des informations utiles. Il nous renseigne sur l'activité militaire des renégats italiens. C'est ainsi que le Zamorin, en 1503, avait à son service deux Milanais chargés de construire la flotte employée contre les Portugais, habiles à fondre des canons (encore aujourd'hui l'on trouve aux Indes des vieux canons fondus par des étrangers au XVIe siècle, notamment au nom de Badur, roi du Guzerate vers 1529). Ces Milanais en auraient fondu plus de 400. Varthema prit part, dans les rangs portugais, aux campagnes contre le Zamorin et fut même fait chevalier par le vice-roi d'Almeida pour sa brillante conduite à la bataille navale de Panane (20 novembre 1507, dont Osorio, dans la compilation déjà citée de Simon Goulart, f°s 116-155, nous donne un récit détaillé). Varthema s'embarqua pour Lisbonne en décembre 1507 et y arriva au milieu de 1508. Il fit ensuite le voyage de Rome. La fin de sa vie est peu connue. Il mourut avant 1517. Son itinéraire fut publié dès 1510, traduit en latin en 1511, inséré dans le *Novus Orbis* de Simon Grynaeus, Paris 1535 (voir à l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. LXI) et passa dans la collection de Ramusio, *Navigazioni e viaggi*. La première traduction française est celle de Balarin de Raconis reimprimée en une belle édition récente par Chr. Schefer, avec une savante introduction critique, citée en tête de cette note.

[1] Ibn Batoutah, t. I, p. 362. Voir encore sur Socotora : Idrisi, t. I, 47, 151; Aboul Féda, *Geogr.*, t. II, p. 128; Ibn Khordadbeh, p. 282.

On récoltait aussi sur les plages de l'île un peu d'ambre gris de cachalot. Cf. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 573-574.

Sur Socotora dans les temps modernes, cf. Wellsted, *Memoir on the island of Sokotora*, au *J. Roy. Geogr. Soc.*, 1835, t. V; Robinson, *Sokotora*, 1878; Schweinfurth, *Ein Besuch auf Sokotra mit der Riebeckschen Expedition*, dans *Unsere Zeit*, 1883; et Th. Bent, *Southern Arabia*, 1900.



L'Ile Saint-Laurent (Madagascar) par les Reinel, 1516

(Portulan portugais anonyme, attribué aux Reinel (père et fils), vers 1516, Cab. Géogr. Biblioth. Nat. Paris, GeDD 683.)

Voir la notice au dos.

LA PLUS ANCIENNE CARTE DE MADAGASCAR

(ATLAS DE PORTULANS PORTUGAIS, ANONYME, ATTRIBUÉ AUX REINEL (PÈRE ET FILS), 1516).

C'est sur la mappemonde de Martin Behaim (1492) (pl. CXLI) qu'apparaît pour la première fois dans l'océan Indien, avec un emplacement approximatif, mais avec un tracé de pure fantaisie, une île appelée Madagascar, d'un nom qui probablement n'est que la corruption de celui de Mogdishou, le port le plus achalandé de la côte orientale d'Afrique au moyen âge, qui a pu être confondu avec la grande île.

Le premier qui en fit la découverte réelle est Ruy Lourenço Ravasco, membre de l'expédition de Cabral (10 août 1500), qui l'appela Angoya [1]. Cantino, assimilant Angoya à Madagascar, lui donne ce nom dans sa carte de 1502. Il en est de même de N. de Canerio dans sa carte de la même date [2], mais tous deux donnent à Madagascar une forme rectangulaire très inexacte. La carte portugaise anonyme Hamy de 1502 (pl. CXLV) porte aussi une Madagascar fantaisiste. Dans la carte de Contarini 1506 (pl. CXLVI), de Waldseemüller 1507 (pl. CXLVII) et de Ruysch 1508 (pl. CLV), l'île a des formes aussi variées que fantaisistes. Il en est de même dans la carte de Waldseemüller 1516 (pl. CLVIII), qui est contemporaine de la présente planche XXIX, mais n'est pas faite sur des documents réels de pilote, ni sur des portulans. Elle fut débaptisée et reçut, du prénom de celui qui la découvrit, le nom d'île de Saint-Laurent. D'après d'autres, son nom vient de ce qu'elle fut découverte le jour de la fête de saint Laurent.

Le portulan de la présente planche est la moitié orientale subsistante d'un portulan plus grand dont l'autre moitié, figurant l'Afrique australe, a disparu. C'est la meilleure carte de Madagascar jusqu'au XVIIIe siècle. Attribuée à l'année 1516, elle est plus exacte, quant aux latitudes méridionales et septentrionales (12° et 25°45′), que celle également attribuée aux Reinel à l'année 1517, actuellement à Munich (pl. CLXI). Sa nomenclature très riche ne correspond plus à aucun nom moderne. Elle a été indéfiniment recopiée avec de faibles variations jusqu'à ce que l'explorateur A. Grandidier, vers 1870, eût fourni les premiers renseignements exacts sur l'intérieur de l'île.

L'iconographie de l'île a fait l'objet d'un ouvrage remarquable et détaillé, par le même A. Grandidier, *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar,* Paris 1875-1901, notamment *Histoire de la Géographie de Madagascar,* Paris 1885, où sont rassemblées la plupart des cartes anciennes, notamment celle des Reinel de Munich, 1517. L'auteur ne paraît pas avoir connu, et, en tout cas, n'a pas reproduit la carte de 1516 attribuée aux mêmes cosmographes.

La légende du portulan ci-dessus dit : *Insula Divi Laurentii. Hec omnium que in toto mari sunt insularum maxima censetur, a Maumethanis culta et habitata, qui nullis omnino subiacent regibus; eadem argenti, sandalorum, gariophylorum atque omnium denique aromatorum fertilissima est.*

Traduction : *Celle-ci est considérée comme la plus grande de toutes les îles qui sont dans la mer; elle est habitée et peuplée par des Mahométans qui ne sont soumis à aucune espèce de rois. Elle est des plus riches en argent, santal, verveine (gattilier, plante aromatique de l'Inde) et toutes espèces d'autres aromates.*

---

[1] Cf. A. Grandidier, *Hist. de la découverte de Madagascar par les Portugais,* dans la *Revue de Madagascar,* Paris 1902.

[2] Cantino et Canerio portent à l'intérieur de l'île le nom de Comorlunum (*al-Qomr,* la Lune), île de la Lune, nom que lui donnent les Arabes.

çaient à se trouver bloquées. En moins de six ans, la situation fut radicalement changée au Bab el-Mandeb, qu'on voit dès lors régulièrement visité par les Portugais. Ils en surveillaient l'entrée, munis de cartes marines faites par des musulmans, comme on l'a vu.

D'Albuquerque, en hardi navigateur et en homme d'État audacieux, estimait que pour disposer d'une maîtrise absolue du commerce, il fallait tenir tous les passages, toutes les grandes escales et par conséquent Aden, et même Ormuz, beaucoup plus loin encore à l'entrée du golfe Persique, l'île de Ceylan à la pointe méridionale de l'Inde et la mythique presqu'île de Malacca, sur laquelle des lumières exactes commençaient à arriver par des voyageurs comme Bonavista d'Alban et L. de Varthema.

Personne plus que d'Albuquerque ne chercha à se rendre compte par lui-même des possibilités, parcourant inlassablement ces immensités redoutables.

En quittant Socotora, il comprit que ses moyens ne lui permettaient pas de remplir sans préparation le programme imposé par Lisbonne, de s'emparer d'Aden et de détruire Djeddah. Il prit sur lui de choisir un autre point de direction. Une escadre lui paraissait pouvoir bloquer le Bab el-Mandeb. Le commerce du golfe Persique serait confisqué dès qu'on tiendrait Ormuz, qui jouait à l'égard de ce golfe le même rôle qu'Aden vis-à-vis de la mer Rouge, quoique avec une position géographiquement moins forte. C'est ce qui le décida. Il prit sa route vers le nord-est, le long de la côte de l'Hadramaout, particulièrement inhospitalière (pl. XXIII en couleurs). Déjà douze cents ans auparavant, les Grecs avaient une vague connaissance de cette région qu'ils appelaient *Chatramotitae*. Ses places principales sont Makalla et Shiher que les Portugais appellent *Xer, Xaer, Xael*[1].

L'intérieur est des plus mal connus et ne comporte qu'une seule région d'une certaine valeur économique, l'interminable Wadi Hadramaout aboutissant à la mer à Darfut; sa vallée haute comprend des villes importantes. Il n'a été exploré rapidement que par Hirsch en 1893[2]. Tout récemment une reconnaissance

---

[1] Xael figure notamment sur les cartes des Reinel (pl. XXIII) et du Portugais anonyme de 1550 (planche en couleur du tome III). Marco Polo la connaît sous le nom de *Escier*. Ses exportations principales étaient l'encens et les chevaux.

Sur Shihr, Shiher, voir R. Basset, *Histoire de la conquête de l'Abyssinie* (*XVI*e *siècle*) *par Chihab Ed-Din Ahmed ben Abd el-Qâder surnommé Arab Fagih*, Paris 1897, p. 71, note 1.

[2] Les explorations à l'intérieur de l'Hadramaout sont peu nombreuses. On en verra l'historique dans D. G. Hogarth, *The penetration of Arabia*, Londres 1905, p. 206 et seq. Cf. notamment G. B. Miles et W. Münzinger, au *Journal Geogr. Society*, 1871, p. 210; J. Th. Bent, *Southern Arabia* au

aérienne anglaise nous a rapporté de superbes photographies de ses localités les plus caractéristiques. Les villes ressemblent singulièrement à celles de l'Yémen; Shibam notamment, avec ses hautes maisons à étages, est une seconde Sanaâ (pl. XXXII, à comparer avec la planche LXXXIX); et la forteresse de Qatna est impressionnante comme un château yéménite.

Mais la côte est singulièrement plus rébarbative et plus pauvre encore. Au delà de Makalla s'étend le rivage du Mahra, petit sultanat plus ou moins dépendant de l'Hadramaout, avec Dhofar comme capitale, que Marco Polo appelle *Dufar* et Ibn Batoutah *Zhafar*[1]. Aujourd'hui encore, toute cette côte est si misérable que les villages y sont rares et insignifiants; souvent les habitations ne sont que des trous dans la terre. La région est toujours pratiquement inconnue. Le seul voyage qui nous ait un peu renseigné, effectué à pied le long de la côte, entre le Chihr et Dhofar, est tout récent. C'est celui de Th. Bertram en 1928, qui a trouvé, à une certaine distance de cette dernière ville, des ves-

---

Geogr. Journal, 1894, p. 315; L. W. C. van den Berg, *Le Hadramaout et les colonies arabes de l'Archipel*, Batavia 1885 (ce dernier livre est un résumé de ce que nous savions sur l'Hadramaout, il y a près d'un demi siècle, compilé pour le Gouvernement des Indes Néerlandaises, où réside une très importante colonie arabe de l'Hadramaout); L. Hirsch, *Reise in Sud-Arabien*, Leyde 1897; voir enfin la reconnaissance aérienne de R. A. Cochrane, *An air reconnaissance of the Hadhrhamaut*, au *Geogr. Journal*, mars 1931, p. 209-216 avec de superbes vues par avion dont nous reproduisons les plus caractéristiques à la planche XXXII.

[1] D'après Marco Polo (Yule, t. II, p. 437), Dufar est une grande et belle cité dont le cheikh (comte) relève d'Aden. Son commerce avec l'Inde est important. Elle exporte beaucoup d'encens «et je vous dirai comment il pousse : les arbres sont comme des petits sapins. On leur fait avec un petit couteau de petites entailles par où l'encens est exsudé. Quelquefois même cet encens s'écoule de l'arbre sans entaille à cause de la chaleur considérable». Telle était l'idée qui régnait sur l'encens; elle est encore manifestée au xvie siècle par la gravure reproduite à notre planche III. Ibn Batoutah (t. II, p. 196 et seq.) s'étend encore plus longuement sur Zhafar, «ville dans une campagne déserte, sans village, ni dépendance. Le marché est situé hors de la ville, dans un faubourg et c'est un marché des plus sales, des plus puants et des plus abondants en mouches, à cause de la grande quantité de fruits et de poissons qu'on y vend, surtout des sardines qui sont dans ce pays extrêmement grasses et, chose extraordinaire, servent de nourriture aux bestiaux».

La localité exportait des chevaux réputés et se livrait au tissage de la soie. Les habitants y ressemblaient beaucoup aux Maghrebins, ce qui plut à Batoutah, Marocain lui-même. Il s'y trouvait un sultan indépendant, Al-Moghith, parent du roi de l'Yémen, dont son père n'avait été que gouverneur. Ce sultan s'était rendu indépendant et avait dû subir une guerre des Yéménites. Il n'était pas aimé : «Une de ses habitudes, c'est que personne ne doit se trouver à côté de lui sur son chemin, ni s'arrêter pour le regarder, soit pour se plaindre, soit pour tout autre motif. Celui qui ose enfreindre cette loi est sévèrement battu. A cause de cela, on voit les gens s'enfuir et éviter de suivre sa route, dès qu'ils apprennent sa sortie» (Ibn Batoutah, t. II, p. 213). Sur Dhofar voir aussi ce que dit Barbosa, t. II, p. 67.

tiges de monuments, principalement des piliers monolithes nettement apparentés à la civilisation aksumite, comme on peut le constater par la comparaison, avec la planche XLVIII du tome Ier, des planches XXXIII et XXXIV du présent tome. Cette découverte, qui n'a pas encore été appréciée à sa valeur, jette un jour nouveau et démontre une fois de plus, non seulement l'unité des origines communes de la civilisation antique qui a couvert l'Abyssinie et l'Arabie Heureuse, mais encore que les royaumes sabéens englobaient l'Hadramaout[1].

Au delà du Mahra, est la côte de Chihr (ne se confondant pas avec l'escale de Shiher), un des principaux pays de l'encens. C'est ce que dit déjà Ibn Batoutah de l'escale de Hasik sur cette côte[2], en face des îles Kuria Muria. Les Portugais, faisant leurs débuts dans ces parages difficiles, fort peu documentés eux-mêmes, tentaient une redoutable aventure. Cependant la côte était connue des Arabes. Et les Portugais devaient, dans les vingt années à venir, en préciser la nomenclature géographique. Les figures 33 et 34, graduées l'une en *isbas* (pouces arabes) et l'autre en *pulgadas* (pouces portugais), permettent de comparer la nomenclature portugaise à celle des Arabes, fort différente, si l'on excepte les villes et localités marquantes comme Aden, Mokalla, Dhofar et Mirbat. La figure 35 montre l'aspect que prit pour les Portugais la côte arabique après cette première reconnaissance par d'Alburquerque[3].

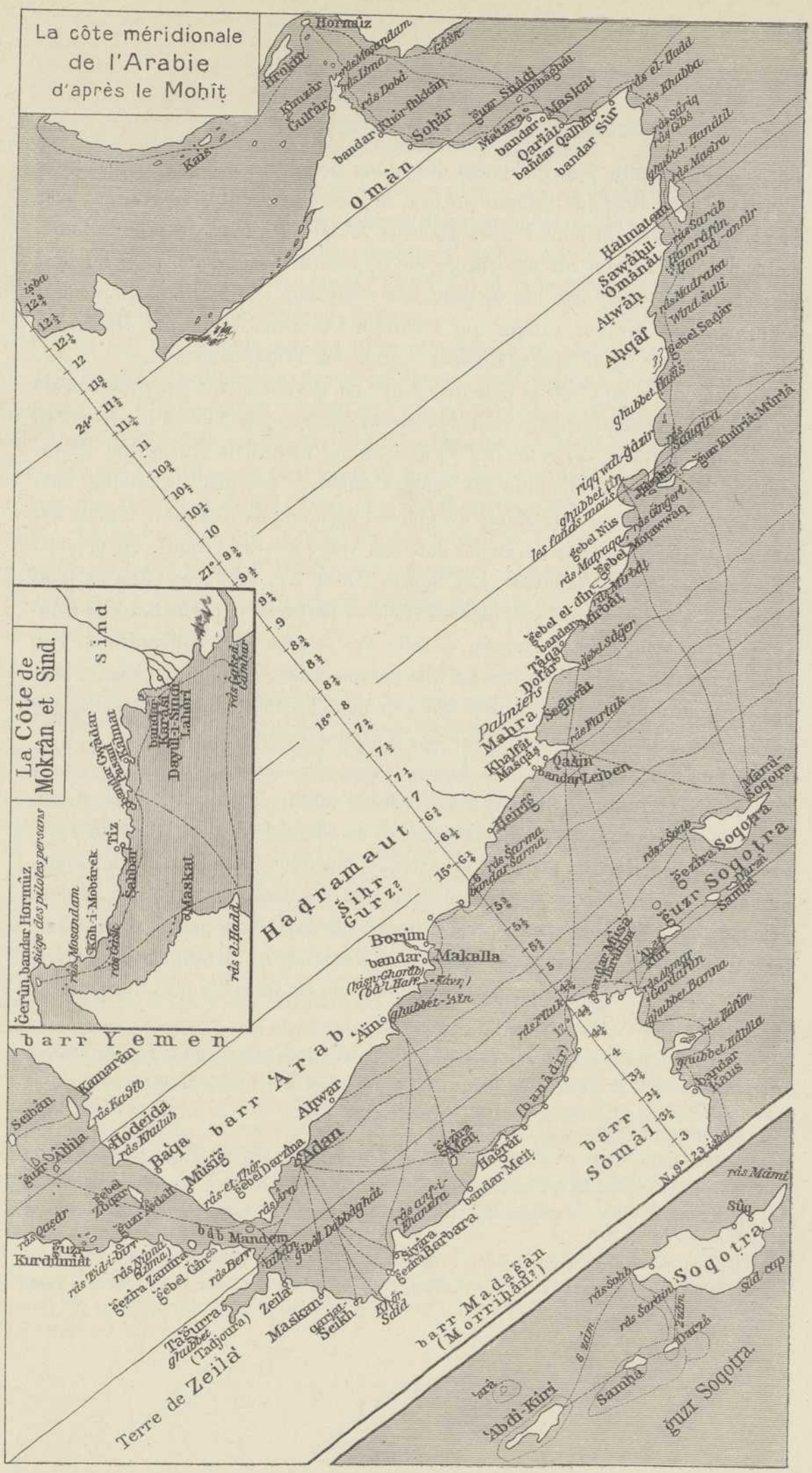
En continuant vers l'est, on longeait une côte encore plus inhospitalière que celle de l'Hadramaout et l'on arrivait aux confins imprécis de l'Oman, aux environs de Ras el-Hadd, la pointe avancée de l'Arabie vers l'est. De suite après l'avoir tournée, la côte était un peu moins dépeuplée. Et l'Oman était abondamment pourvu de ports. Avant d'arriver au meilleur, constitué par les deux grandes baies géminées de Mascate et Matra, ou Matara, on passait devant Sûr, Kalhat et Kirjat. C'étaient les débouchés d'une région extrêmement pauvre, séparée du reste de l'Arabie par 800 kilomètres du désert le plus inexploré du

---

(1) Cf. Th. Bertram, *Among some unknown tribes of South Arabia*, au *Journ. of Royal Anthropol. Institute of Great Brit.*, vol. LIX, janvier-juin 1929. Il n'y a été trouvé de véritables antiquités que dans la région de Dhofar. Voir aussi au tome Ier, chap. v, § 4, et chap. ix, § 5, les relations entre l'Abyssinie antique et l'Arabie Heureuse.

(2) Ibn Batoutah, t. II, p. 214 : « Ici se trouve l'arbre qui fournit l'encens. Ses feuilles sont minces et lorsqu'on pratique des incisions dans celles-ci, il en dégoutte une liqueur semblable au lait, qui devient ensuite une gomme ou plutôt une résine et c'est là l'encens, qui est très abondant dans ce pays. »

(3) C'est la même carte que nous avons reproduite à la planche XXIII en couleurs. Elle a été reproduite déjà en noir dans l'article de R. Brun, *L'art des portulans et cartes marines*, dans la *Revue de l'Art*, avril 1931, p. 184.


La côte méridionale de l'Arabie d'après le Mohîṭ
Hormûz
Oman
Ḥadramaut
Šihr
Ḥalmatain
Ṣawâḥil
Omânât
Aṭwâḥ
Aḥqâf
Palmiers
Mahra
Qâṣin
Borim
Makalla
Ḥeiruf
Ḥuzr Soqotra
Ṣûḥ
barr Yemen
Kamarân
Hodeida
Baḥr barr Arab
Alpwar
Adan
Mûsig
Mandem
Kurdumât
Terre de Zeilâ
Zeilâ
Maskat
barr Madagân (Morriḥân?)
barr Sômâl
Soqotra
'Abdî-Kûrî
Samḥa
guzr Soqotra
Sind
La Côte de Mokrân et Sind.
Čerûn bandar Hormûz
siège des pilotes persans
Maskat
Tiz
Ṣaḥbar
Kurâčî
Daybul-Sind
Lahûrî
Gwâdar
Ṣûmat
Ṣûmnat
Kôh-i-Mobârek
rûs el-Ḥadd
rûs el-Ḥamar
rûs Mosandam
rûs Ḥarma
rûs Ḥarma
bandar Ḥarma
rûs Ṣorab
rûs Ṣarab
rûs Madraka
rûs Mirbâṭ
rûs Ṣâḥiq
rûs Ḥafûn
rûs Ḥarmûl
rûs Masira
rûs Ḥafûn
rûs Ḥatrûb
rûs Ḥatrûb
rûs Ḥatrûb

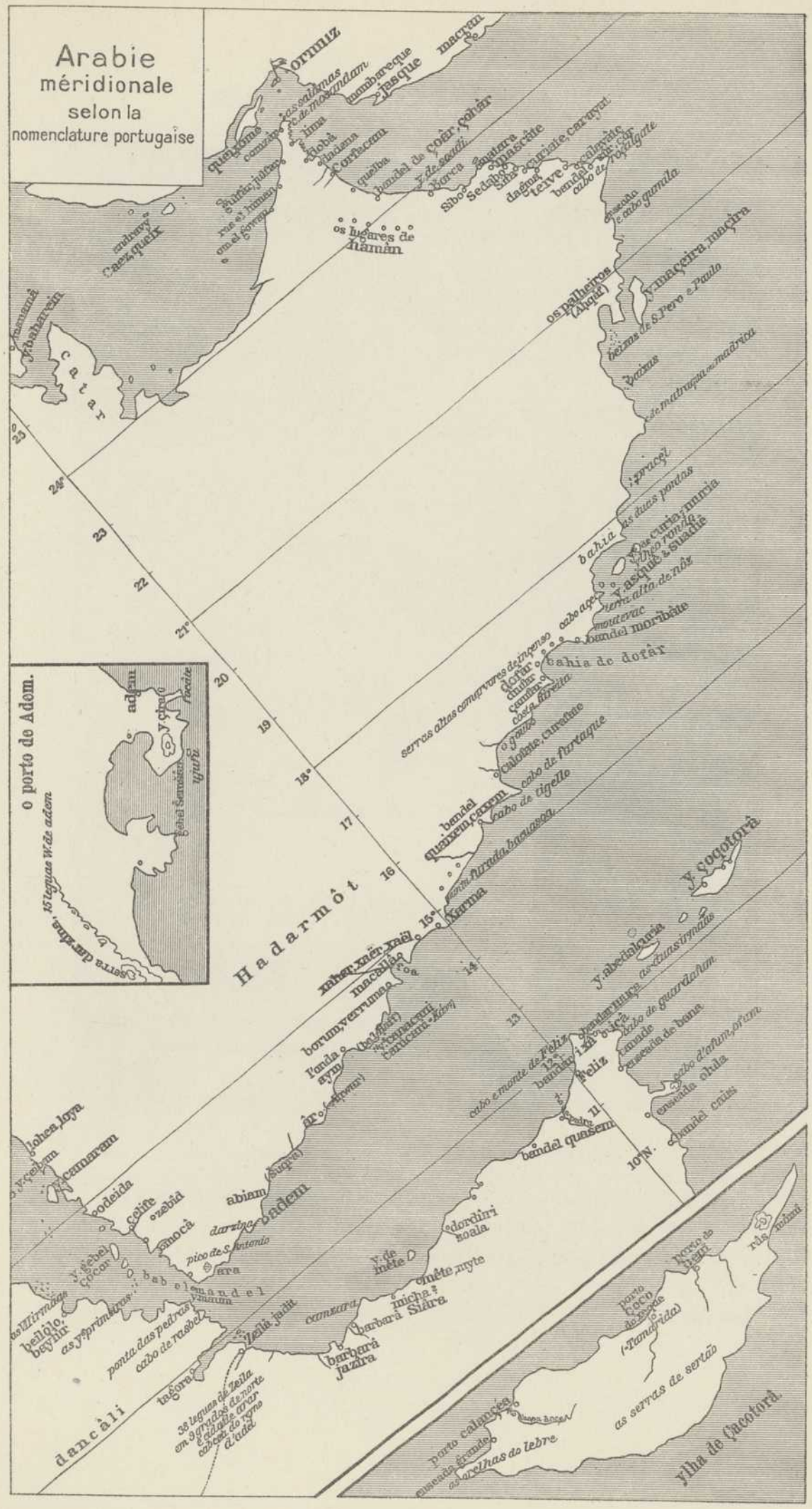

Arabie
méridionale
selon la
nomenclature portugaise
ormuz
macran
jasque
os lugares de hamam
Qatar
os palheiros (Alguir)
y. maçeira, maçira
bahia de dofar
Hadarmôt
y. socotorá
bandel quasem
bandel moribate
bandel quanrem, caryem
bandel
abiam
darziz
badem
dancâli
tagôra
barbarâ jazira
Siâra
ilha de Socotorá
as serras de sertão
o porto de Adom.
15 leguas W. de adem
adem
y. ciraá
Gebel Serokah
ifuhi
serra de Adme

Fig. 34.

Fig. 35. — L'Arabie des Reinel, 1516.
(Portulan reproduit en couleurs à la planche XXIII.)

monde, encore aujourd'hui. Pour cette raison, l'Oman, tout en acceptant l'Islam dès l'Hégire, ne se soumit jamais, on l'a vu, aux Khalifes, même à leur période la plus glorieuse[1]. Il se rattacha à la secte des Khawaridj, dissidents des Chiites

[1] Ci-dessus, t. Ier, p. 186.

d'Ali, pour qui le Khalife n'a pas besoin d'être de la tribu des Khoraichites, et n'est pas obligatoirement le descendant d'un des imams[1]. Difficile à conquérir, voire à attaquer, l'Oman garda son indépendance et eut une succession ininterrompue de dynasties indigènes dont les rois portaient, en raison de la secte à laquelle ils se rattachaient, le titre d'*imam* (guide, moniteur), titre qu'ils échangèrent à partir de 1779 pour celui de *seyd* ou *seigneur*[2]. Leur histoire nous a été conservée, de Mahomet au XIXe siècle, grâce à la précieuse chronique déjà mentionnée de SALIL IBN RAZÎK[3].

L'Oman intérieur ne joua aucun rôle dans l'histoire générale. Il n'en joue pas davantage dans l'épopée portugaise du XVIe siècle. N'effleurant que ses côtes, les Occidentaux n'entrèrent pas en contact réel avec ces médiocres dynasties dont le centre fut le plus souvent à Nezwa, à 120 kilomètres de Mascate, et qui ne communiquaient avec la mer que par une piste escaladant les pentes du Djebel Akhdar avec ses sommets à 3.300 mètres. L'histoire de l'Oman a été esquissée à grands traits au chapitre VIII du tome Ier. L'intérieur seul obéissait aux imams. La côte omanaise avait peu à peu, et depuis plusieurs siècles, passé sous l'autorité réelle des rois d'Ormuz, que les auteurs arabes appellent les «Persans». Les gens d'Ormuz étaient maîtres de tous les ports, depuis les îles Bahrein et la côte des Pirates, jusqu'au ras Musandim et au ras el-Hadd.

Vers 1435, la souveraineté omanaise, détenue à partir de 1154 par les rois de la tribu des Banu Nebhan, avait été récupérée par la famille des AZDITES, avec le titre traditionnel d'*imam*[4].

---

(1) Pour le sens du mot *imam*, voir au tome Ier, p. 153.

(2) Voir t. I, p. 190.

(3) Traduite par G. PERCY BADGER, ouvrage déjà cité, t. I, p. 185.

(4) En la personne d'ABOUL HASSAN Abdallah el-Azdy (imam à partir de 1435 et jusqu'à 1442 ou 1451). Il laissa un bon souvenir. Son successeur, de la tribu rivale de Yahmady, OMAR IBN KHATTAB (1451-vers 1490) saisit les biens des Nebhany, tribu en pleine décadence : mais Omar ibn Khattab fut éliminé, dès 1452 et pendant quelques années, par le soulèvement du cheikh des Nebhany, SOLIMAN IBN SOLIMAN. L'imam Omar reprit le pouvoir vers 1458 avec l'appui de MOHAMMED IBN MOUFARRADJ, personnage investi du titre de cadi, espèce de *grand juge*, dont l'influence politique était redoutable.

Puis régna pendant un an l'imam OMAR ECH-CHERIF, vers 1490, qui fixa sa capitale à Behla. Eliminé comme son prédécesseur par Soliman ibn Soliman, il céda la place à l'imam AHMED IBN MOHAMMED ER-RAIKHY, de la tribu des Yahmady, qui à sa mort, peu d'années après, eut pour successeur ABOUL HASSAN; ce dernier mourut au moment d'être chassé, après un an de règne, par le même Soliman ibn Soliman, qui resta maître pendant vingt ans de la dignité d'imam.

Un prétendant se leva, MOHAMMED IBN ISMAÏL, installé à Azka (qui est le Zikki de la carte de Wellsted : voir la région de l'Oman, de la planche CXII du tome Ier), où il fonda un régime énergique

Après des péripéties obscures et sans grand intérêt, ce trône à forme religieuse échut à l'iman Mohammed ibn Ismaïl (1500-1529), qui l'occupait à l'arrivée des Portugais et avait son siège à Azka, à vingt milles à l'est de Nezwa, la plus ancienne capitale. Ce prince, habitué à n'exercer aucun pouvoir sur la plaine côtière de la Batina, occupée par les Persans, n'eut pas la plus petite occasion d'échanger des coups de fusil avec les Portugais et ne considérait sans doute pas même comme ses sujets les habitants des ports qui allaient être exposés aux bombardements des Lusitaniens.

La plus importante de ces places maritimes, Mascate, port fréquenté et sûr, ayant sa vie propre, appelait les convoitises par sa célébrité même. Il était clair qu'avec une puissante forteresse de chaque côté de l'étroit goulet qu'est le détroit d'Ormuz, tout le golfe Persique serait facilement contrôlé. D'Albuquerque, renseigné sur l'importance du royaume d'Ormuz et des annexes qu'il possédait en Oman et aux Bahrein, décida de s'en emparer à la faveur de la surprise. Ayant appareillé de Socotora, toujours muni du bon pilote indigène embarqué à Mélinde, il passa devant le groupe des Kuria Muria. Sa flotte faillit s'y perdre. Il alla reconnaître le cap Nosz (*Nooz*), puis le cap que les Portugais appellent *Razalgate*, c'est-à-dire le Ras el-Hadd, où la côte atteint le point le plus oriental et s'infléchit vers le nord-ouest. Là, il détruisit quelques bateaux arabes. Dédaignant Sûr[1], il mouilla devant Kalhat, «place belle et forte d'Ormuz», c'est-à-dire tributaire d'Ormuz[2]. Il en était ainsi depuis des siècles. Déjà Ba-

---

et tyrannique. Il fut en état de guerre permanente avec le Nebhany Soliman ibn Soliman, maître de Nezwa, qu'il réussit à poignarder en 1500. C'est ainsi qu'il devint imam, pour régner au temps de l'arrivée des Portugais jusqu'à 1529, sans trop d'opposition.

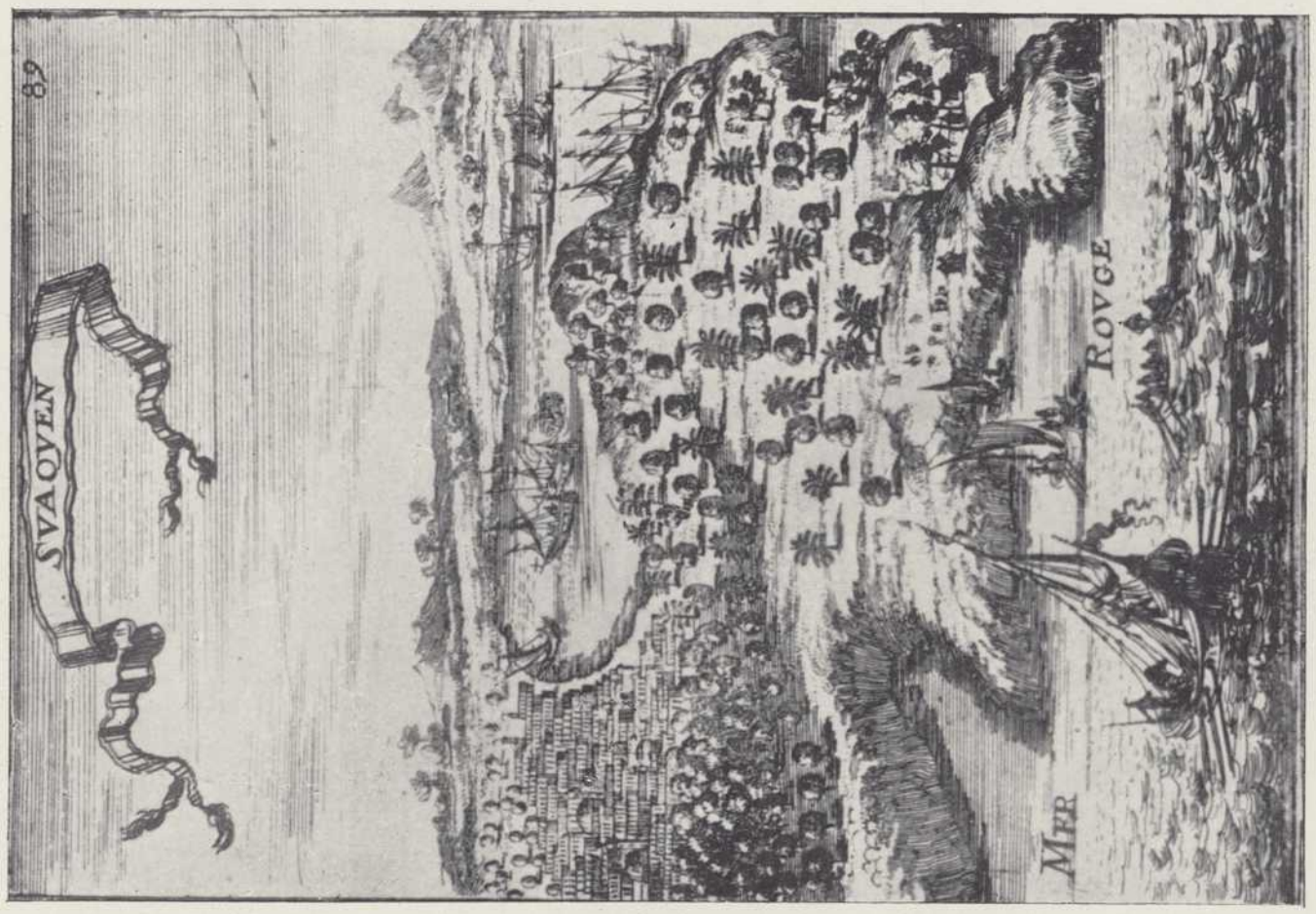
Il eut pour successeur son fils Barakat ibn Mohammed, dont le règne s'étend de 1529 à 1560. L'histoire intérieure de l'Oman sous ce prince est peu connue jusqu'à 1556. Ses dernières années se passèrent en conflits entre les capitales rivales de Behla et Nezwa.

Le successeur de Barakat fut Abdallah ibn Mohammed el-Karn, de la tribu de Hinaï, dont le long règne s'étend de 1560 à 1624.

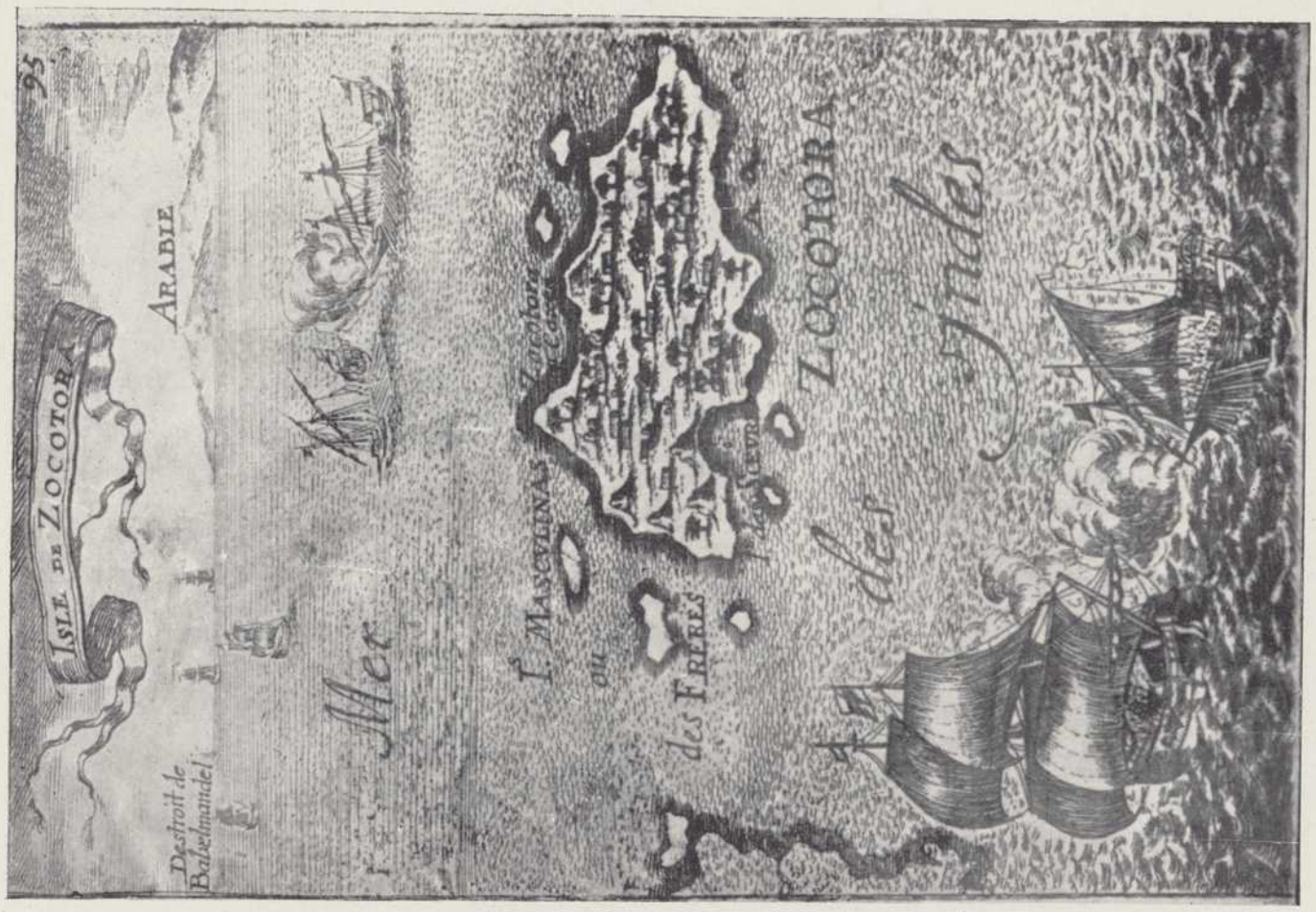
On trouvera quelques détails supplémentaires sur cette histoire intérieure sans intérêt, limitée à de pauvres luttes de clans, dans P. Badger, *Imams and Seyyids of Oman*, p. 48 à 52.

[1] Barbosa (voir à l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. lvi) l'appelle *Char* (Barbosa, t. I, p. 68). C'est de Sûr que partit Wellsted pour sa reconnaissance géographique de l'Oman en 1835. Cf. Wellsted, *Travels in Arabia*, 2 volumes, Londres 1838.

[2] Le port est appelé quelquefois Kalayata. Barbosa (t. I, p. 69) l'appelle *Clarate;* les *Commentaries* (I, p. 60) l'appellent *Calayate*. A ce moment la dynastie des Imams était très faible et ne possédait guère la côte, dont les ports étaient plus ou moins sous la suzeraineté des rois d'Ormuz. La capitale de l'Oman resta à Nezwa, un point perdu de l'intérieur, jusque vers 1400. Ensuite, les



1. — Ile de Souakim.



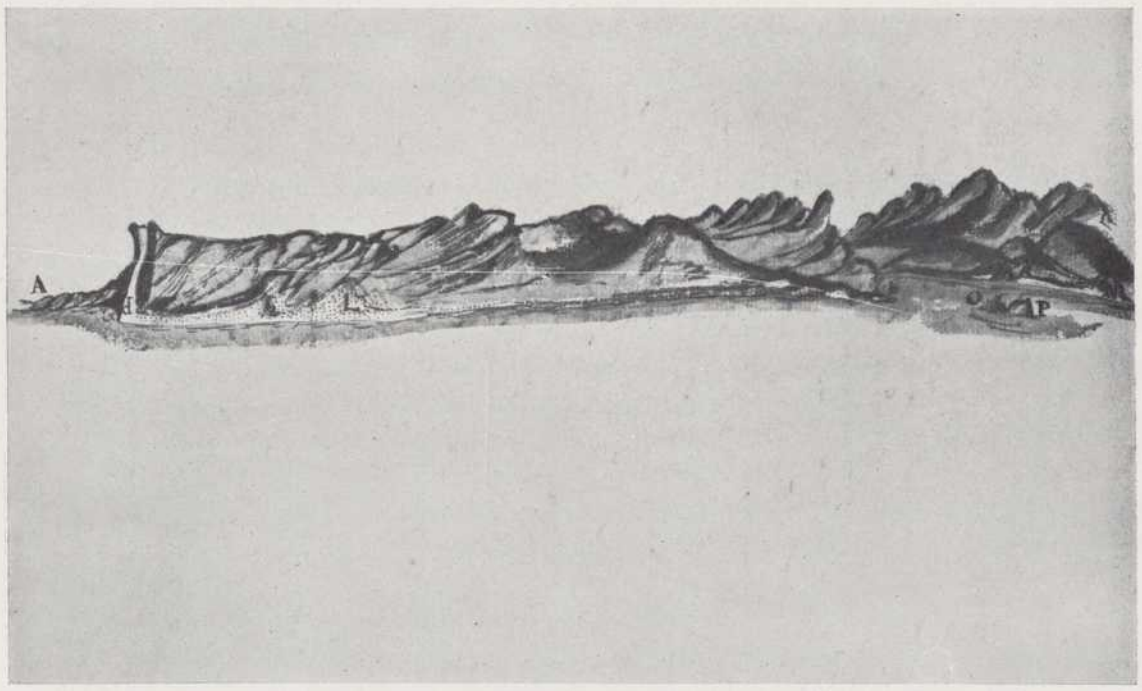
2. — Ile de Socotora.

L'idée qu'on se faisait, encore au XVIIe siècle, des îles de Souakim et de Socotora.
(Les deux vues sont entièrement fantaisistes.)
(Manesson Mallet, *Description de l'Univers*, 1683, t. III, p. 89 et 95.)

SOCOTORA.

1. — Socotora. Aiguade du Cheikh (*Aguada do Xeque*).

(D'après le ms. de J. de Castro, de la D^esse de Palmella.)



2. — Socotora. Vue de la côte nord.

(D'après le ms. de J. de Castro, de la D^esse de Palmella.)

(Note : Toutes les cartes originales de l'Amiral Goão de Castro seront reproduites au tome III, où un chapitre sera consacré à ce grand navigateur.)

toutah[1], 170 ans avant l'arrivée des Portugais, dit que Kalhat est sous l'autorité du sultan Kotb ed-Dine Teweten d'Ormuz[2].

D'Albuquerque fut bien reçu, obtint des vivres frais et n'eut pas à utiliser ses canons contre Kalhat; il n'en saisit pas moins un navire arabe d'Aden en train de charger des chevaux et s'éloigna guidé par son pilote (22 août). Il passa devant Taiwa, point minuscule que Barbosa appelle *Terve*[3]. A Kirjat (*Curiate* pour les Portugais), petite place plus loin vers le nord-ouest, il fut attaqué (pl. XXXV). Ripostant aussitôt, il s'empara du port, défendu par de simples palissades, y râfla les maigres provisions et mit le feu partout. Les prisonniers eurent les oreilles et le nez coupés. C'était, malgré son mauvais port, un lieu important, avec 5 ou 6000 habitants et une très belle mosquée, qu'on détruisit. On y prit vingt-cinq armes à feu[4]. On y brûla deux navires presque achevés appartenant à un corsaire de la place. En quatre jours, la flotte portugaise parvint à Mascate, ou plutôt à la baie voisine, que d'Albuquerque appelle *Madrica* (Matraca, Matara). On y connaissait déjà la destruction de Kirjat. Le climat y était horrible : c'est du moins ce que dit le voyageur Samarkandais Abd er-Razak[5]. L'accueil fut bon d'abord[6] (pl. XXXVI). Il fit un accord pacifique avec le cheikh relevant de l'imam d'Oman. Peu après, ses canots furent attaqués. Malgré la force naturelle de la place — elle n'était pas encore très fortifiée — et l'appui dont elle disposait d'un corps de mercenaires du royaume d'Ormuz, il s'en empara après huit jours d'efforts et non sans pertes. La ville fut mise à sac.

Mascate figure déjà sur les deux cartes d'Idrisi (XIIe siècle); elle est citée dans

---

Imams se fixèrent tantôt à Maknyat, tantôt à Behla, puis revinrent à Nezwa vers 1529. A partir de 1625 ils choisirent comme résidence Rastak. Ce n'est qu'en 1779 que la dynastie encore régnante aujourd'hui s'installa à Mascate même.

(1) Ibn Batoutah, t. II, p. 226 et 236.

(2) D'après *Commentaries* (I, p. 66), «c'est une ville aussi grande que Santarem, mal peuplée, avec beaucoup de vieux édifices maintenant détruits» .....; «c'est un grand entrepôt des navigateurs, qui viennent y charger des chevaux et des dattes pour les Indes».

(3) Barbosa, t. I, p. 69. Sur la carte de Ribero 1529 (pl. CLXVIII), Terve s'appelle *Tibi* : c'est sous ce nom qu'en parle déjà Ibn Batoutah (t. II, p. 226).

(4) Déjà Idrisi connaît Kirjat sous le nom de Al-Karyatin; Batoutah l'apelle Kuryyat. Les cartographes portugais l'appellent en général *Curiate;* et sur la carte de Ribero (pl. CLXVIII), elle est marquée *Curion*.

Cf. sur l'attaque de Kirjat, *Commentaries*, t. I, p. 67 et seq.

(5) Il l'appelle *Kariot* : «La chaleur du soleil y est telle qu'elle brûle le rubis dans la mine et la moëlle dans les os. Le sabre dans son fourreau s'y ramollit comme de la cire et les diamants de la poignée se transformaient en charbons» (H. Major, *India in the XVth century*, t. I, p. 9).

(6) *Commentaries*, t. I, p. 60.

les ouvrages de ce grand géographe, ainsi que par Ibn Batoutah. Varthema la visita en allant à Ormuz (1503). Elle prenait peu à peu de l'importance et l'emportait déjà sur Kalhat ou Kirjat[1]. On ne possédait sur ce port aucun renseignement digne de ce nom jusqu'au passage de d'Albuquerque : «C'est, dit son fils Braz[2], une grande ville très populeuse, dominée du côté intérieur par de très hautes montagnes, sur le bord de la mer. Elle est proche des flots. Derrière, vers l'intérieur, est une plaine large comme le quart de Lisbonne, couverte de monticules de sel, non que la mer y atteigne, mais parce que l'eau est saumâtre et donne des dépôts salins. Près de là sont des étangs d'eau douce; il y a des vergers, des jardins et des palmeraies avec des étangs pour les irrigations. Le port est petit, en fer à cheval et protégé du vent. C'est le principal entrepôt du royaume d'Ormuz : tous les navires de la région doivent y entrer nécessairement pour éviter la côte opposée, où les fonds sont bas. C'est un marché très ancien de chevaux et de dattes; c'est une ville élégante, avec de belles maisons et recevant de l'intérieur beaucoup de blé, de maïs, d'orge et de dattes.»

D'Albuquerque n'eut pas le temps de la fortifier, mais il en comprit la valeur et décida de la garder. Personne alors n'était capable de la lui disputer. Ainsi ce port aux grandes possibilités resta entre les mains des Portugais. Ils devaient le conserver près d'un siècle et demi, mais ne firent rien pour le mettre à l'abri des coups de main.

Privée de toute protection, Mascate devait être saccagée une première fois par la flotte du pirate turc que les Portugais appellent Pirbec (1551), puis en 1583, par Ali Bey, au cours de son raid contre les places portugaises de l'Afrique orientale[3]. Le gouverneur des Indes, cette fois, ordonna d'y faire un fort (1586), mais le gouverneur de la place, Martin Pombeira, mourut avant d'exécuter cet ordre, qui ne le fut que par son successeur. Les planches XXXVI à XXXIX montrent l'état de la place au XVIIe siècle[4].

---

(1) Barbosa, t. I, p. 71.

(2) Pour Braz, voir *Commentaries*, t. I, p. 83.

(3) Danvers, *Portuguese in India*, t. II, p. 25. Ces événements seront racontés à notre tome III. Ali Bey, capturé par les Portugais à Monbassa, en 1588, devait mourir chrétien à Lisbonne.

(4) Nous avons pu rassembler un assez grand nombre de plans et croquis de Mascate, dont le plus ancien est celui de Struys 1655 (pl. XXXVI à XXXIX; voir aussi la planche XXXVIII du tome I). On verra la grande forteresse construite par les Portugais dans Danvers, *loc. cit.*, t. II, p. 69 (reprod. d'une peinture du capt. A. W. Stiffle, d'après l'état à la fin du XVIIIe siècle). Le joli lavis hollandais *inédit* de Mascate, figurant à la planche XXXVIII, trouvé dans les archives du Dépôt des cartes hydrographiques de la Marine à Paris, n'est pas daté. Il est sans doute du milieu du XVIIe siècle, époque où les Hollandais conquirent l'ascendant définitif sur les Portugais aux Indes. On

Mais revenons à la croisière lusitanienne.

L'amiral portugais, malgré le souci que lui causait parfois l'insubordination de ses officiers, notamment de Jean de Nova, poursuivit sa route sur la côte de l'Oman. Sohar (pl. XXXV) dut ouvrir ses portes après une vaine résistance et paya désormais au Portugal le même tribut qu'il payait jusque-là au roi d'Ormuz[1]. D'Albuquerque s'en contenta, n'ayant pas d'effectifs à y laisser comme garnison. Poursuivant sa route, il atteignit Khorfakam (*Orfação*, *Corfosan*, *Corsacan*, *Profam*, selon les auteurs et les cartes[2]), qu'occupaient « les Persans d'Ormuz ». Il y plaça une petite garnison dans un fort voisin du fort persan[3].

Orfação est, dit Braz d'Albuquerque, une grande ville du royaume d'Ormuz. Elle est d'habitude plus menacée d'attaques par terre que par mer, et pour cette raison sa muraille du côté de la montagne est fort épaisse. Deux îles dans le port en améliorent la protection. Le climat y est tempéré et l'air assez bon : les environs sont cultivables.

D'Albuquerque continua sa route vers le nord et atteignit le cap Masandam (*Musandim*, *Macinde*), pointe de l'Oman fermant le détroit d'Ormuz[4].

Partout le passage des Portugais fut marqué par les habituelles cruautés, nez coupés etc., au point que les récits indigènes en ont gardé la trace, écumant contre cette inhumanité[5].

---

examinera aussi avec intérêt le dessin à la plume *inédit* (pl. XXXIX) représentant un combat naval franco-anglais dans la baie de Mascate vers la fin du XVIIIe siècle, provenant des archives de l'amiral d'Estaing et conservé au même Dépôt des cartes hydrographiques de la Marine.

(1) Idrisi (traduction Jaubert, t. I, p. 152-153) dit que Sohar est une des plus riches villes de l'Oman. Batoutah se borne à la mentionner. Barbosa l'appelle *Coquiar* (t. I, p. 72). Braz d'Albuquerque l'appelle *Soar*. D'après ce dernier, elle est riche et fertile (*Commentaries*, t. I, p. 83-93); la description est enthousiaste quant à la valeur de la citadelle et la richesse agricole de sa banlieue.

Sohar resta aux mains du Portugal jusqu'en 1643.

(2) Cf. Barbosa, t. I, p. 72; Danvers, *Portuguese in India*, app. D. La carte de l'*Atlas* Vivien de Saint-Martin l'appelle Chaour Foukam.

(3) Khorfakam devait jouer à la fin du XVIIIe, et pendant les toutes premières années du XIXe siècle, un rôle très important comme centre d'un État temporaire, sorte de confédération des pirates du golfe Persique. Il fallut la flotte anglaise pour en venir à bout.

(4) J. Morier, *Journey through Persia*, 1812, a donné une illustration représentant ce cap au début du XIXe siècle (reproduit par Sir A. Wilson, *A Periple of the Persian Gulf*, dans *Geographical Journal*, mars 1927, p. 244).

Cf. *Commentaries*, t. I, p. 93-100.

(5) Voir notamment la traduction d'arabe en anglais par le Lt. M. J. Rowlinson, du *Tohfut ul-Mujahideen, an Historical work in the Arabic language of Sheikh Zeen ud-Deen* (c'est le Cheikh Zaïn ed-Dine al-Mabari), Londres 1833, p. 103 et seq. Cette chronique arabe de l'Inde, dont l'auteur vivait sous le règne du sultan Ali Adil Shah, 3e souverain des Adil Shah de Bijapoure, raconte l'arrivée

L'amiral portugais, renonçant pour l'instant à pénétrer dans le golfe Persique, se dirigea droit vers Ormuz, à quelques heures de là, sans chercher à mettre la main sur les insignifiantes escales de l'Oman au delà du détroit, telle Djulfar, actuellement Ras el-Khaïma sur la côte des Pirates[1].

Ainsi, l'Oman tout entier était visité, conquis ou occupé. Les points stratégiques reçurent de petits postes portugais, lesquels furent bien vite abandonnés à leur sort. Tout en restant sous l'autorité nominale du roi de Portugal, ces points reconquirent leur indépendance de fait. Les Portugais se concentrèrent à Sohar, Matara, Mascate et Kirjat. Mascate seule était un port véritable. Ils mirent près d'un siècle à l'entourer de murailles solides, avec, aux deux extrémités, une bonne citadelle. Ils s'y sentaient très forts. La place eût pu être pour eux une base de premier ordre; malheureusement cette occupation, et à plus forte raison les autres petites garnisons minuscules de l'Oman, ne procurèrent au Portugal aucun avantage effectif[2]. Sans moyens assurés, sans ravitaillement, sans contacts avec leurs compatriotes, rapidement ces places dégénérèrent et apostasièrent; leurs petits châteaux forts devinrent le refuge des criminels et des pirates. Elles n'avaient pas même de chapelains et ne tentèrent rien dans l'ordre du prosélytisme. Elles se préoccupèrent encore moins de la pénétration politique vers l'intérieur. Elles ne laissèrent pas d'archives et les annales lusitaniennes les ignorent à peu près complètement. C'est tout juste si les navires portugais osaient y faire escale. De temps en temps un navire de guerre y écrasait un soulèvement. Nous savons peu de chose de leur vie intérieure. En fait, les cheikhs locaux y reprirent la haute main, et elles finirent par acheter, moyennant tribut payé aux imams de Nezwa, le droit de végéter.

---

des Portugais, appelés les Francs (*Al-Afrunj*), leurs persécutions contre l'Islam et surtout leurs actes de cruauté. Il décrit auparavant les origines et l'extension de la religion musulmane aux Indes.

Voir aussi la traduction portugaise de cet auteur par D. Lopez, *Tohfat el Modjahidin, Historia dos Portuguezes no Malabar por Zinadin*, Lisbonne 1898.

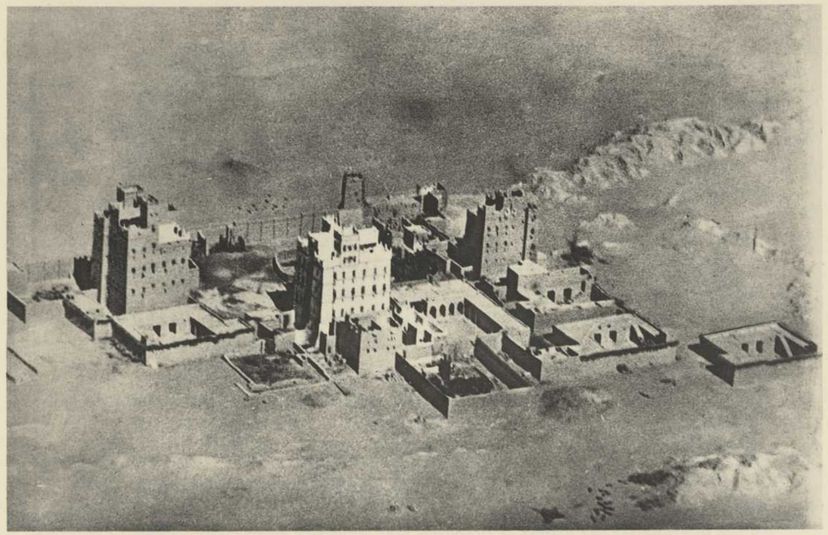
(1) Déjà citée par Varthema : elle porte aussi le nom de *Julfar, Gulfal, Guilfar* ou *Giufar*. Elle figure sur un carte anonyme portugaise de 1550 que nous publierons au tome III. En réalité Djulfar est le nom donné par les Persans à toute cette côte. Le nom moderne de l'escale est Ras el-Khaima, à peine une localité, toutefois assez ancienne, car déjà Barbosa la connaît sous le nom de *Recoyma* (Barbosa, t. I, p. 73-74).

(2) Sur les Portugais en Oman, voir : Kerr, *Voyages and Travels*, t. VI, p. 102-103, et surtout P. Badger, *Imams and Seyyids of Oman*, introd. p. xxiii et seq.

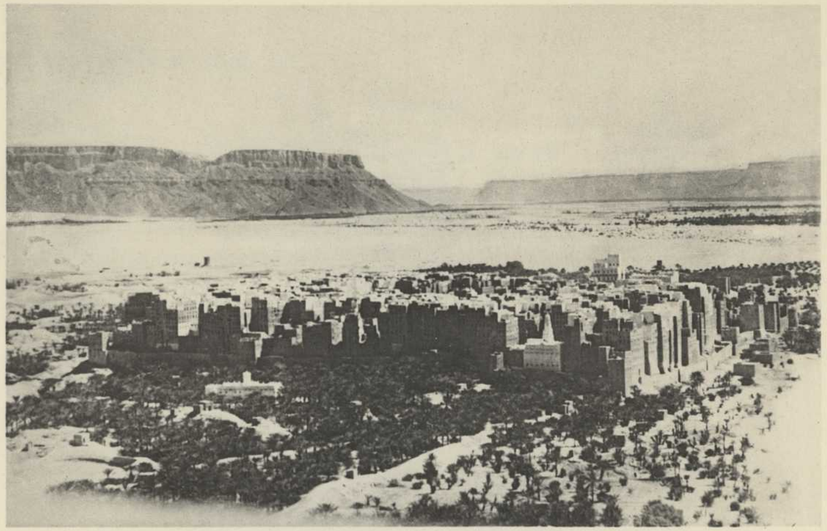
Il y a aussi quelques renseignements dans l'ouvrage de Maffei, *Historiarum Indicarum libri XVI*, ainsi que dans les lettres écrites d'Ormuz au milieu du xvie siècle par le Jésuite belge Gasparis, plus tard recteur à Goa.

Cf. enfin Hogarth, *The Penetration of Arabia*, Londres 1922, p. 31 et seq.

Vues du Wadi HADRAMAOUT.



1. — Qatna.
Le Qasr ou château barrant le passage du Haut Wadi Hadramaout.



3. — Shibam.
Maisons dans le style yéménite de Sanaâ (à comparer avec les planches LXXXIX, XC, 2 et XCI, 1).

2. — Hadjarain ou Hasran.

4. — Tarim.
(On voit nettement la muraille de protection de l'oasis dans la plaine.)

Les villes et forteresses les plus importantes du Wadi Hadramaout, d'après des vues aériennes de l'Aviation militaire britannique.

(R. A. Cochrane, *An air-reconnaissance of the Hadhrhamaut*, au *Geographical Journal*, mars 1931, p. 212, 213, 220 et 221.)

HADRAMAOUT.

Piliers antiques de la région de Dhofar.

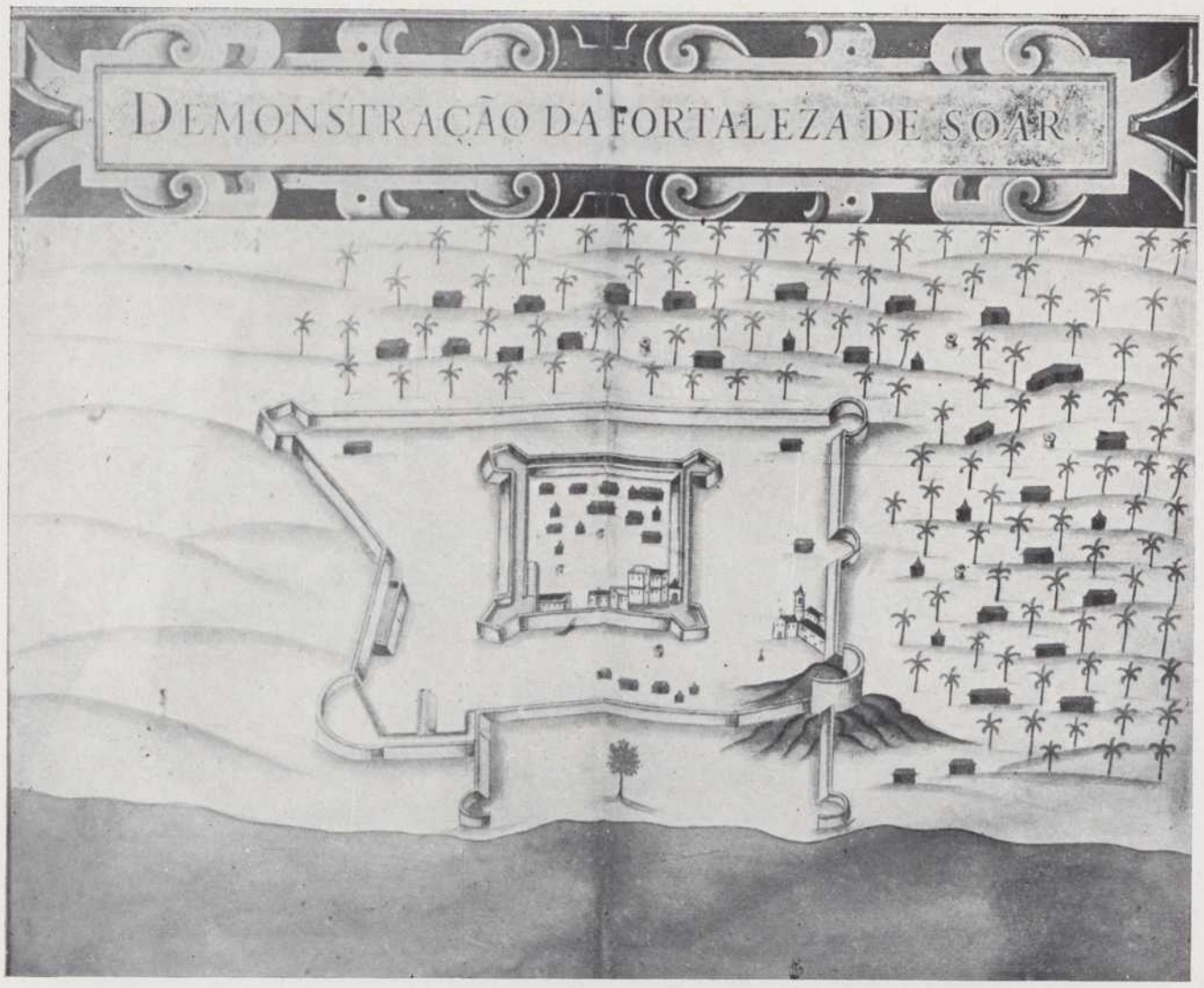
(Th. Bertram, *Among some unknown tribes of South Arabia*, au *J. of Anthropological Institute of Great Britain*, vol. LIX, janvier-juin 1929.)

HADRAMAOUT.

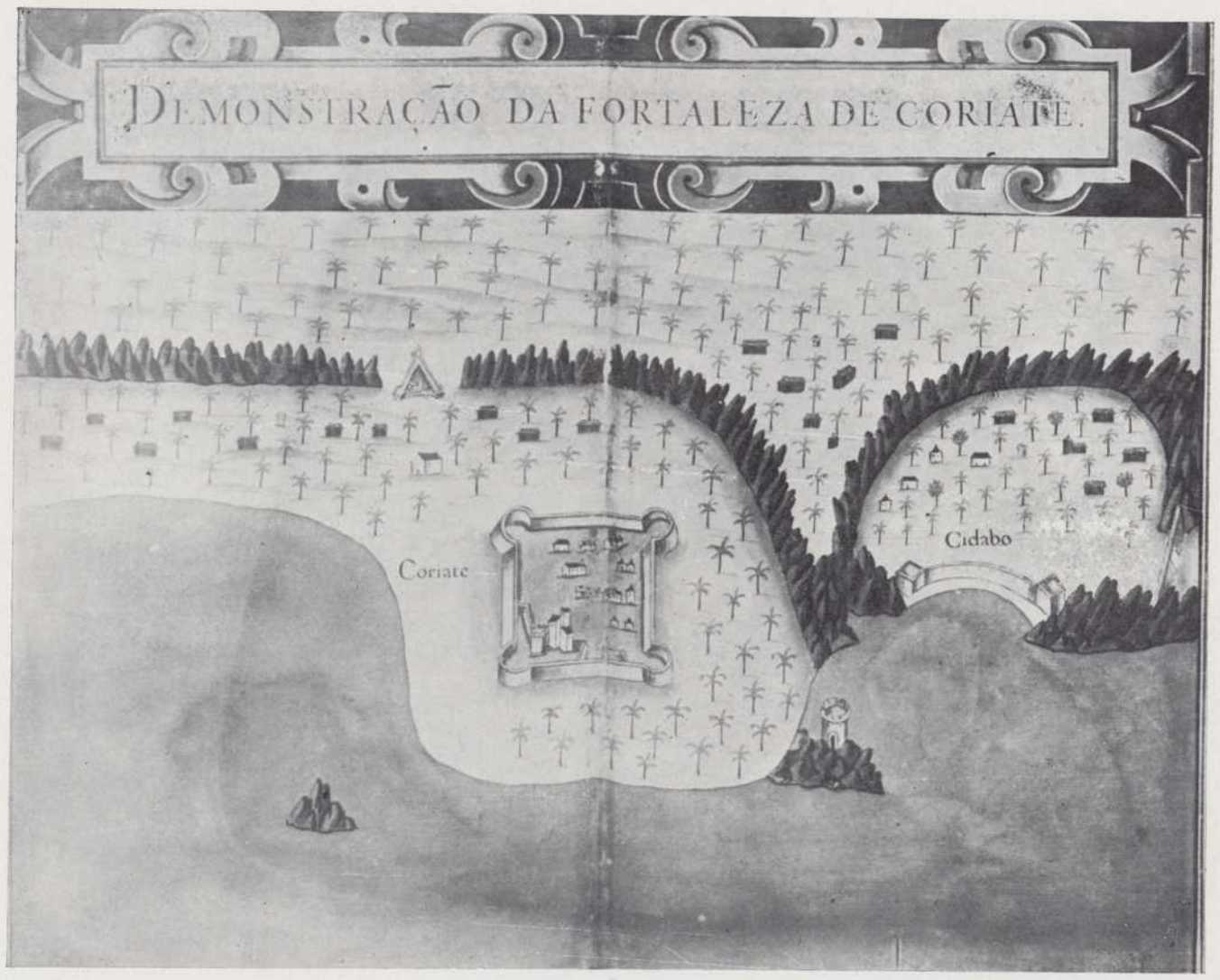
Piliers et constructions antiques de la région de Dhofar.

(Th. Bertram, *Among some unknown tribes of South Arabia*, au *J. of Anthropological Institute of Great Britain*, vol. LIX, janvier-juin 1929.)

LES FORTERESSES PORTUGAISES DE L'OMAN.



1. — Sohar.



2. — Kirjat.

(Miniatures inédites du Ms. Port. 7 et 8 de la Biblioth. Nat. Paris : P. de Rezende, *Livro do Estado da India Oriental*, 1635.)

Le Portugal cependant continua à les compter comme des possessions, si bien que vers 1646 le *Livro do Estado da India* de P. Barreta de Rezende[1] nous a conservé les plans de ces forteresses théoriquement portugaises, et cela au moment même de leur chute. C'étaient, du sud au nord : Kirjat (*Curiate, Coriate*), Mascate, Matara (*Matraca*), Sib (*Sibo*), Sohar (*Soar*), Quelba ou Khor Khalba (*Kelbe*), Khorfakam (*Orfação, Corfação*), El-Bediya (*Libidia*), Mada (?) et Daba (*Doba, Diba*).

Plus d'un siècle s'écoula avant que les maîtres étrangers fussent chassés complètement de ces places par les Arabes. Mascate même resta portugaise jusque vers 1651 ou 1652, quand Nasir, l'imam de l'Oman, la reprit[2].

§ 6. — LE SIÈGE D'ORMUZ (1507).

Les ports de l'Oman et toute la côte dépendaient en fait des «Persans» de l'île d'Ormuz, comme d'Albuquerque avait pu le constater.

C'était une petite île, absolument plate et sans ressources propres, au fond de l'anse la plus profonde du détroit du même nom, relevant géographiquement de la Perse et ne vivant que du commerce. Elle avait une haute antiquité. Son nom n'est autre que celui d'*Ahura Mazda*, nom zend d'*Ormazd* considéré comme principe du Bien opposé à celui du Mal ou *Ahriman*. C'est aussi le radical du nom d'*Harmozia*, port antique où déjà fit escale Néarque, l'amiral d'Alexandre le Grand[3]. Le roi Sassanide Ardechir (211-241 de notre ère) en fit une place de commerce.

Elle était depuis deux cents ans environ le centre principal du transit du golfe Persique. Cette escale toutefois n'avait pas toujours eu la préférence. Antérieurement, le nœud des communications n'était pas Ormuz, mais l'île de Kaïsh ou le port persan de Siraf, en face l'un de l'autre, sur la même côte, à une centaine de kilomètres à l'ouest d'Ormuz, déjà marqués tous deux sur les cartes d'Idrisi. Le voyageur Suleiman, vers 850 de notre ère, dit qu'à Siraf commence la navigation vers la Chine. L'importance du commerce de cet entrepôt est confirmée par Ibn Haukal vers l'an 950. Deux siècles plus tard, il l'est aussi par Idrisi. Mais déjà du temps de ce dernier, le point d'aboutissement de la navigation était moins fixe, parce que, «dans une certaine île de Kaïsh», un Arabe de l'Yémen (nom donné improprement à l'Oman), ayant équipé une flotte de

---

[1] Voir ci-dessus, p. 91, n. — [2] Ces événements seront racontés au tome III. — [3] Voir Arrien, chap. xxxiii.

guerre, donnait la chasse au commerce, si bien que la navigation abandonna la route du golfe Persique et reprit celle, alors fort délaissée, d'Aden[1]. Cette tradition de piraterie se continuera à travers les âges au point que les écumeurs de mer y fonderont vers la fin du XVIIIe siècle un vrai royaume s'étendant aux îles et aux places de l'Oman en face. Il fallut aux sultans de Mascate, ou plutôt à leurs alliés les Anglais, de véritables campagnes pour les réduire vers le premier tiers du XIXe siècle.

A la fin du XIIe siècle, Benjamin de Tudèle décrit l'île de Kaïsh comme ayant supplanté Siraf. El-Khasswiny au milieu du XIIIe siècle et Marco Polo, qui s'y arrête deux fois, en 1272 et en 1293, parlent encore de Kaïsh sous le nom de *Chisi*. Mais Aboul Féda, contemporain de Marco Polo, met déjà sur le même pied Siraf et Kaïsh. Ibn Batoutah vers 1330 confond la ville et l'île.

Déjà à ce moment la route se déplaçait vers l'est. Ormuz tendait à prendre l'ascendant. Il avait suffi que les shahs missent fin aux petites indépendances des pirates de Kaïsh, Siraf et Bahrein[2]. Le port d'Ormuz servait d'accès maritime aux provinces persanes de Kirman et de Séïstan. Il avait d'abord été sur la terre ferme; c'est encore là que l'avait connu à son passage Marco Polo. Peu après, Odoric de Pordenone avait fait escale en face du port en terre ferme, dans l'île de Djeroun, la véritable île d'Ormuz (1321)[3]; d'après Ibn Batoutah, les deux villes coexistaient à son passage[4]; et l'on peut fixer aux environs de 1315 la fondation de l'État insulaire d'Ormuz, mieux à l'abri des pirates que le port continental, et surtout hors d'atteinte des coups de mains. On n'avait pas perdu le souvenir de celui que venait de tenter dans le même temps Timour contre la vieille Ormuz terrestre.

---

(1) Cf. la planche XIV du tome Ier (Idrisi). On y voit Hormuz, l'île de Kaïsh, Siraf et les îles Bahrein.

(2) Cf. G. Percy Badger, *Imams and Seyyids of Oman*, p. 409 et seq.

(3) Cf. H. Cordier, *Les voyages en Asie du bienheureux frère Odoric Pordenone*, Paris 1891, p. 69-70 et 85. Ormuz y est appelée *Orenes*.

(4) Ibn Batoutah, t. II, p. 230. « Je partis d'Oman par le pays d'Hormuz. On nomme ainsi une ville sur le rivage de la mer et qu'on appelle aussi Moûghostân. La nouvelle ville de Hormuz s'élève en face de la première ville, au milieu de la mer; et elle n'en est séparée que par un canal de trois parasanges de large (15 kilomètres). Nous arrivâmes à la nouvelle Hormuz, qui forme une île dont la capitale s'appelle Djeroun. C'est une cité grande et belle qui possède des marchés bien approvisionnés; elle sert d'entrepôt à l'Inde et au Sindh. »

Pour plus de détails sur l'île d'Ormuz, cf. Yule et Cordier, *Marco Polo;* et Lord Curzon, *Persia*, 2 vol., Londres 1892, t. II, p. 413. Les références arabes et persanes sur Ormuz sont dans G. Lestrange, *The Lands of the Eastern Caliphate, Mesopotamia, Persia, etc., from the Muslem Conquest to the time of Timur*, Cambridge 1905, p. 318.

Ormuz figure sur toutes les cartes européennes non trop exclusivement inspirées de Ptolémée, notamment sur celle de Fra Mauro (1459)[1] et sur celles attribuées aux Reinel père et fils (1516, 1517 et 1520). Le nom en était déjà connu du Franciscain espagnol du *Libro del Conoscimiento*, qui l'appelle *Hormixio*[2].

Ormuz, grâce aux fluctuations du pouvoir en Perse, sut maintenir son indépendance de fait. Elle eut une dynastie nationale dont les chefs, selon les époques, portaient le titre de sultan ou de *malek* (roi). La suzeraineté de la Perse, qu'ils ne purent jamais secouer complètement, se traduisait par un simple tribut; mais un autre signe non équivoque de cette vassalité est que les rois d'Ormuz paraissent n'avoir jamais osé battre monnaie, symbole le plus immédiat de la souveraineté totale, quand ce droit régalien n'est pas expressément concédé par un suzerain à son vassal[3].

L'indépendance de l'île était un fait accompli au temps du passage de Batoutah en 1332. Le roi était alors Kotb ed-Dine Temehten, fils de Touran Shah, et le quinzième de sa lignée. Le pays souffrait déjà des querelles dynastiques. Le roi ne paraissait pas bien riche, malgré l'afflux des marchandises. A cause de son vêtement sordide, Batoutah, introduit auprès de lui, crut s'être trompé de personnage. Il fut tiré de son erreur par la vue d'un chapelet de perles incomparables porté par ce souverain aux allures trop modestes[4].

C'était l'escale obligée de tous les voyageurs passant de Mésopotamie ou de Perse aux Indes. Abd er-Razek, ambassadeur d'un shah de Perse auprès d'un

---

(1) Sur la planche CIX du tome Ier (Arabie de Fra Mauro), Ormuz se trouve juste à gauche du bord de la carte; on peut lire la fin de la légende disant en italien archaïque : « l'île d'Hormuz est brûlante et manque d'eau. De la côte du Magolistan (Perse) il y a 20 milles; et de celle de Misira (Oman, Arabie) il y a 200 milles ».

Sur la carte des Reinel 1516 (pl. XXIII), elle est appelée *Aramus;* et l'île de Kaïsh y porte le nom de *Cès*.

(2) Sorte d'exposé géographique du milieu du XIVe siècle : *Libro del Conoscimiento de todos los reynos y tierras, etc.*, publié par M. Jimenes de La Espada, Madrid 1877, traduit par Cl. Markham, *Book of the Knowledge of all Kingdoms*, Londres 1912, p. 40. Voir ci-dessus, t. Ier, p. 280-282.

(3) Sur le droit de battre monnaie des rois d'Ormuz, voir Barbosa, t. I, p. 99, n. 1.

(4) Ibn Batoutah, t. II, p. 235. « J'aperçus tout à coup un vieillard couvert de vêtements étriqués et malpropres. Sur sa tête il portait un turban et il était ceint d'un mouchoir. Le vizir le salua; je fis de même, mais j'ignorais que c'était le roi..... Il se leva et il entra dans son palais, suivi de ses émirs. J'entrai aussitôt en compagnie du vizir. Nous trouvâmes le roi assis sur le trône et portant absolument les mêmes habits..... Dans sa main était un chapelet de perles et personne n'en a vu de pareilles, car les pêcheries de ces coquillages se trouvent soumises à l'autorité de ce prince..... »

rajah indien, dont nous possédons le rapport officiel, y passa en 1441[1]. « Ormuz, aussi appelée Djeroun, dit-il, est un port au milieu de la mer, qui n'a pas son égal sur la terre. Les marchands de sept climats y affluent. » Suit une citation de toutes les nations qu'on y rencontre.

Le voyageur russe Nikitine (vers 1470), originaire de Tver, note à peu près les mêmes choses : « Tout ce que la terre produit, on peut le trouver à Ormuz; mais on y perçoit des droits très élevés, un dizième de toute chose[2]. »

On ne comprend plus aujourd'hui l'importance d'Ormuz, qui eut peut-être 40.000 habitants, réduite presqu'à rien, tandis que le trafic s'est fixé à Gomborn, de nos jours Bender Abbas, port récent, presque en face, sur la côte de la Perse[3], qui se confond à peu près avec l'ancien port continental d'Ormuz.

Au moment de l'arrivée de d'Albuquerque (10 octobre 1507), le shah de Perse, suzerain théorique d'Ormuz, était Ismail Shah, homme de peu d'origines, fondateur de la récente dynastie des Safasi. Les Portugais ont donné au shah de Perse, quel qu'il soit, le nom générique de Cheikh Ismail. Le roi d'Ormuz, petit-fils de Fakr ed-Dine Touran Shah, auteur d'une chronique des rois d'Ormuz, conservée grâce à Teixeira[4], était Seif ed-Dine, un garçonnet de douze ans. La

---

(1) Major, *India in the XVth century*, t. I, p. 5.

(2) Major, *ibid.*, p. 19.

(3) On verra l'aspect de ce port au milieu du xviie siècle dans *The voyages and travels of John Struys*, Londres 1684, reproduit par Sir Am. Wilson : *A periple of the Persian Gulf*, dans *Geographical Journal*, mars 1927, p. 237.

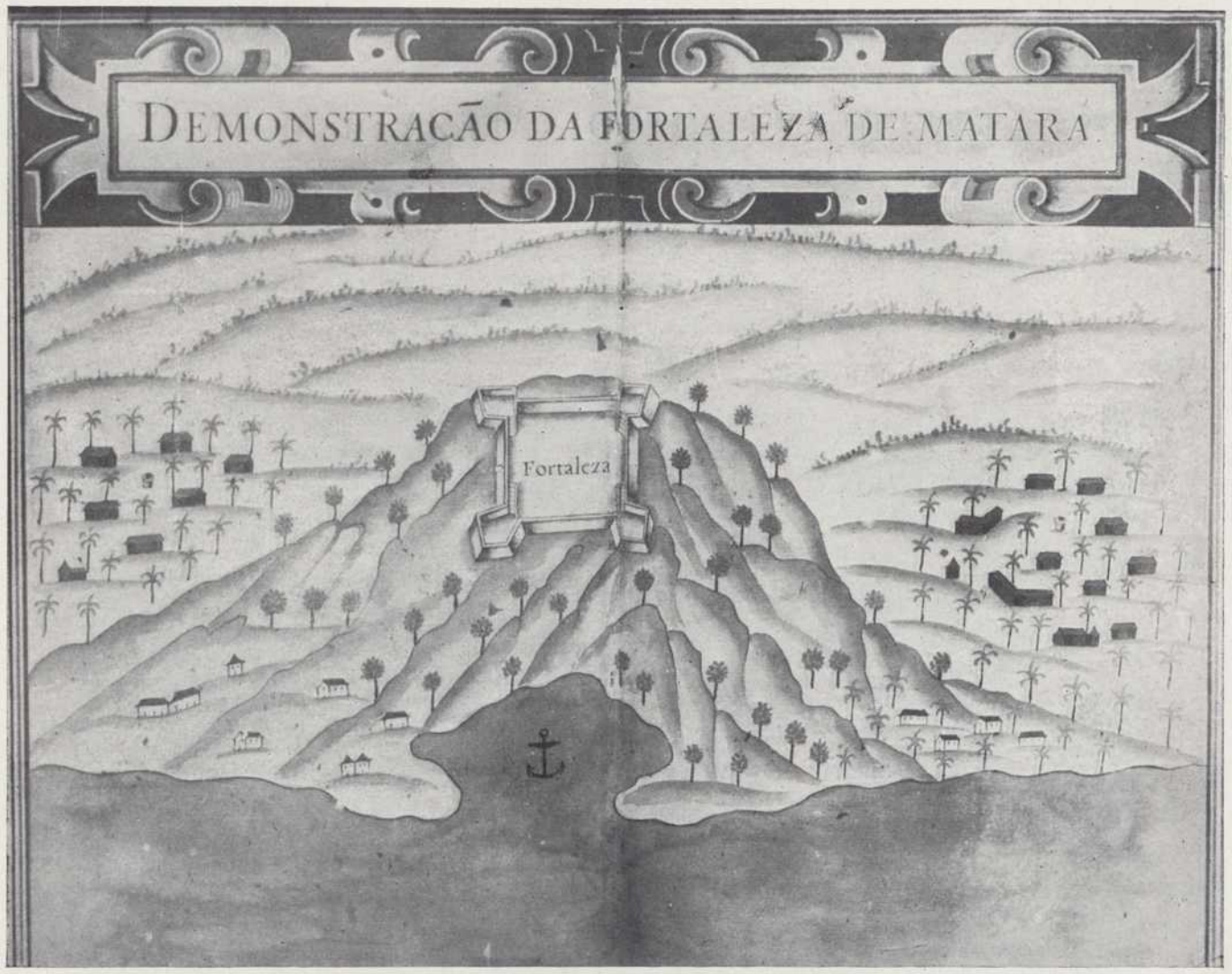
Voir une autre vue d'Ormuz au milieu du xixe siècle, par le capt. Stiffe, dans Danvers, *Portuguesee in India*, t. I, p. 330. Nous avons rassemblé aux planches XLI, XLII et LXI divers plans et croquis anciens d'Ormuz.

(4) Pedro Teixeira, *Relaciones del origen, descendencia y succession de los Reyes de Persia y de Hormuz*, Anvers 1610, traduit par C. Cotolendi, sous le titre : *Voyages de Teixeira ou l'histoire des Rois de Perse*, Paris 1660. Le volume IX de la 2e série des publications de la Société Hakluyt est consacré à Teixeira et à ses ouvrages : *The Journey of Pedro Teixeira from India to Italy by land, 1604-1605, with his Chronicle of the Kings of Hormuz, and extracts from his « Kings of Persia »*, translated and annotated by W. F. Sinclair, Londres 1902.

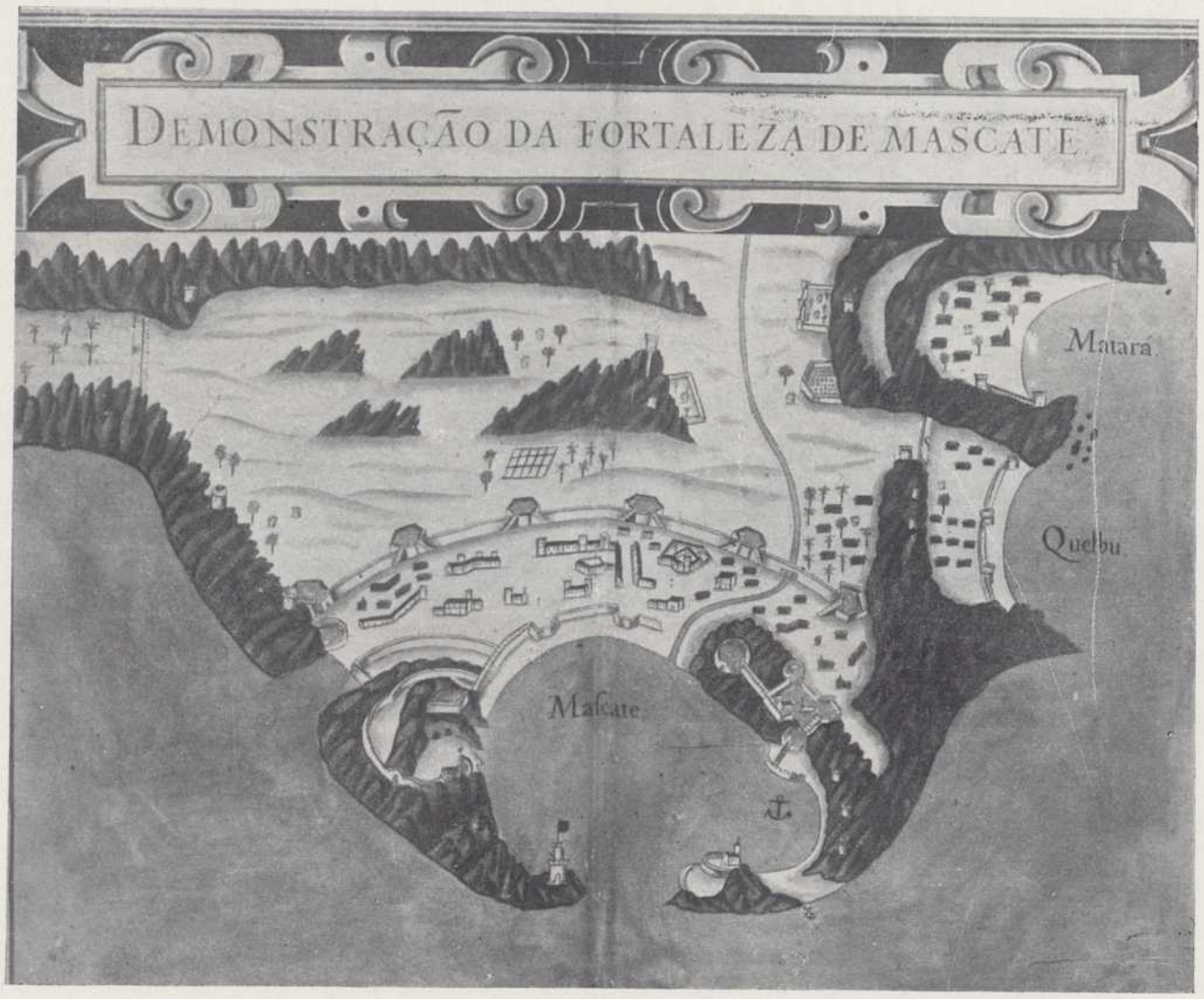
Teixeira, de famille juive mais non avouée, résida longtemps à Ormuz et y apprit le persan. Il a résumé la volumineuse histoire de Perse de Nur Khwand. Il rentra au Portugal en 1605. L'édition Hakluyt du livre de Teixeira contient la traduction de la Chronique d'Ormuz de Touran Shah (que Teixeira appelle *Torunxa*), faite par le capt. Stevens en 1715, p. 152-195 et 256-267.

Une partie de ce texte avait déjà été insérée par Samuel Purchas (the Elder) (1575-1626) dans sa célèbre collection *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes* (voir à l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. lxii).

LES FORTERESSES PORTUGAISES DE L'OMAN.



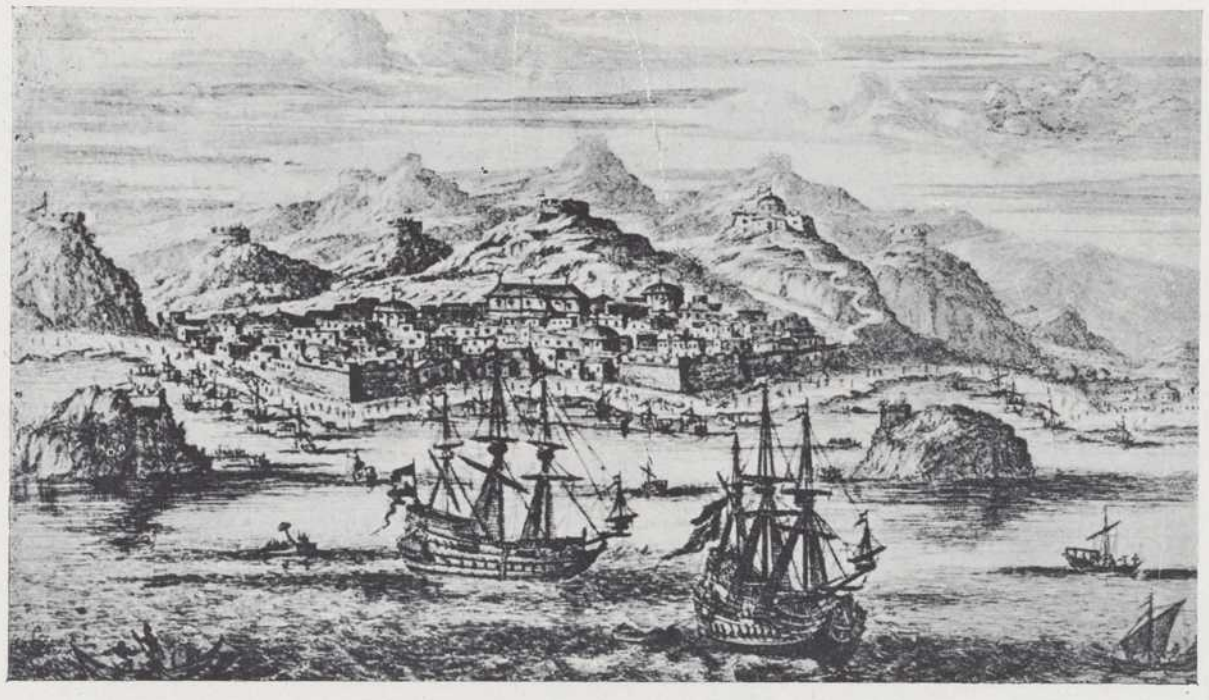
1. — Matara.



2. — Mascate.

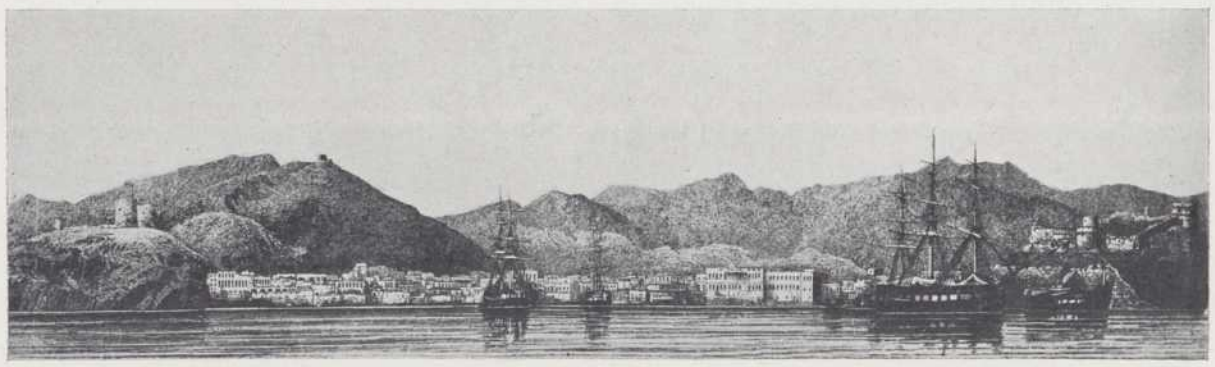
(Miniatures inédites du Ms. Port. 7 et 8 de la Biblioth. Nat. Paris : P. de Rezende, *Livro do Estado da India Oriental*, 1635.)

LES FORTERESSES PORTUGAISES DE L'OMAN.



1. — Mascate en 1672.

(*The Voiages and Travels of John Struys*, Londres 1684;
en français : *Les voyages de Jean Struys en Moscovie, en Tartarie, en Perse, aux Indes et en plusieurs autres pays étrangers*, 3 vol., Lyon 1684, t. III, p. 99.)



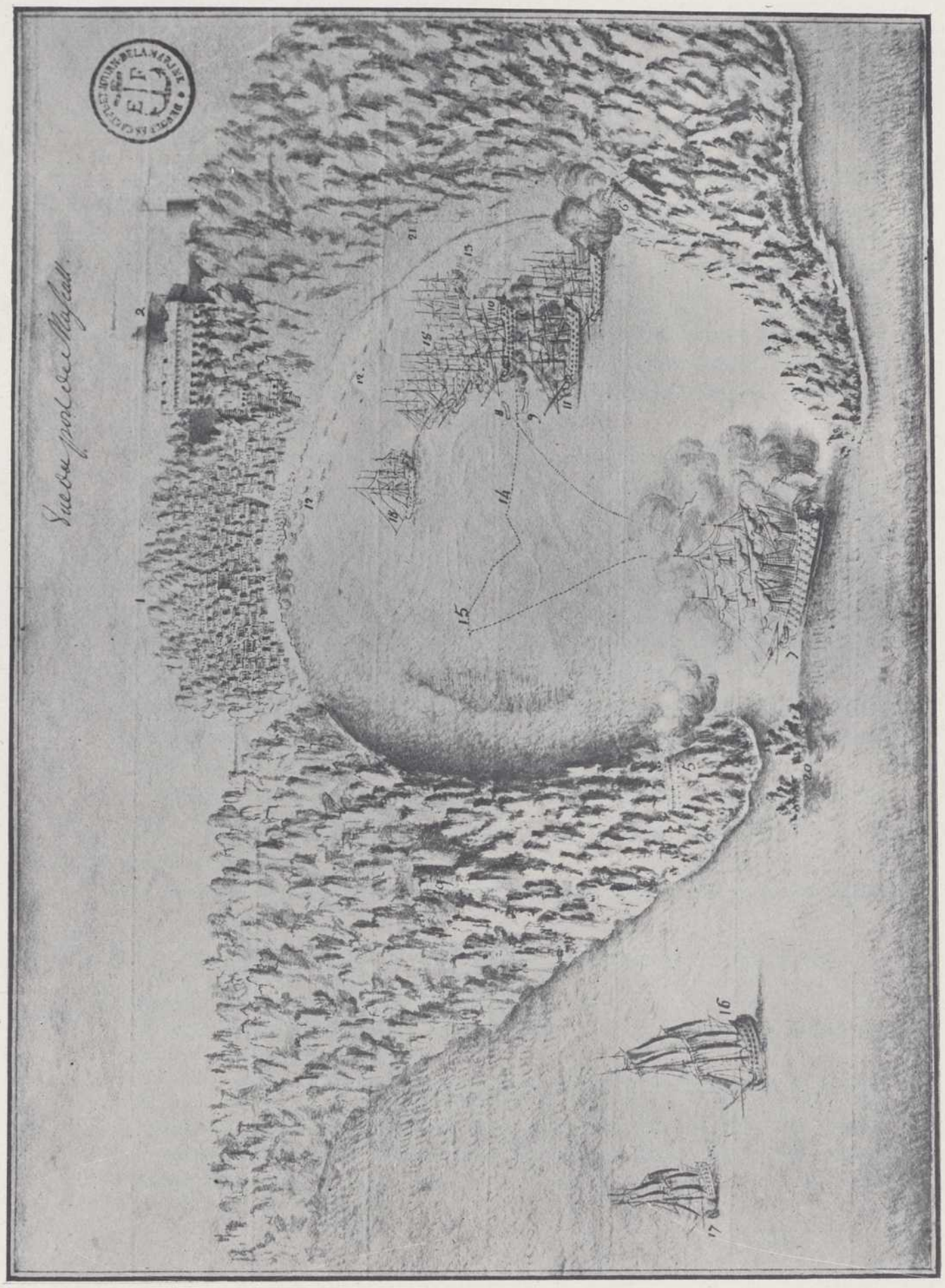
2. — Mascate vers 1860.

(P. Badger, *Imams and Seyyids, etc.*, Londres 1871 : carton de la carte générale.)

LES FORTERESSES PORTUGAISES DE L'OMAN.

Mascate au XVIIe siècle.

Aquarelle hollandaise anonyme et sans date, *inédite*, probablement du milieu du XVIIe siècle, conservée au Dépôt des Cartes Hydrographiques de la Marine, Paris (original 0,70×0,50).



Mascate.

Prise du vaisseau anglais *Neri* par la flotte française, 5 octobre 1760.

Dessin à la plume, *inédit*, par un témoin oculaire, provenant des papiers de l'amiral d'Estaing.
(Dépôt des Cartes Hydrographiques de la Marine, Paris : portefeuille 208, div. 12, n° 5.)

liste des rois de cette lignée se trouve dans l'*Alem Ara* de l'historien persan Ahmed, fils de Abd el-Ghaffar[1].

Les querelles dynastiques tenaient à Ormuz une telle place que les rois, ou plutôt leurs maires du palais, avaient imaginé, pour les réduire, une cruauté spéciale : la cécité infligée aux princes. Quand d'Albuquerque y débarqua, plus de vingt membres de la famille royale avaient été privés de la vue de la manière suivante : « On prend un bassin de laiton, aussi chaud que possible et on le passe plusieurs fois devant les yeux de celui qu'ils veulent aveugler, si bien que, sans autre chose, ils perdent la vue, d'autant que la chaleur offense les nerfs optiques, mais les yeux demeurent aussi nets et clairs qu'auparavant[2]. » Ce système était également appliqué au souverain, lorsqu'il cherchait à échapper à la tutelle de son grand vizir.

Ludovic de Varthema visita Ormuz alors que Seif ed-Dine Touran Shah y régnait. Le commerce principal de l'île consistait en perles, soies, épices. Barbosa, l'ayant vue de ses yeux vers 1512, la trouva « brûlante, sèche, stérile, sans arbres ni végétation, et fort éprouvée par les tremblements de terre; mais les produits du monde entier affluaient dans ce port excellent »[3]. A cause de cela, et de cela seulement, les auteurs jusqu'au XVIIIe siècle vont répétant qu'« en supposant que le monde soit une bague, Ormuz en serait le joyau ». Barbosa l'appelle en effet « la jolie cité d'Ormuz, construite de pierre et de mortier, aux toits en terrasses et aux fenêtres innombrables ». Elle est, dit-il, parsemée de monticules de sel, que les marins vont découper en mottes pour les prendre comme ballast et les vendre ensuite sous le nom de sel indien.

Teixeira, un siècle plus tard, nous dit aussi[4] que l'île est imprégnée de sel avec des dépôts salins blancs comme la neige. Sa seule végétation consiste en petits jujubiers.

Au temps de d'Albuquerque, depuis longtemps Siraf et l'île de Kaïsh avaient

---

(1) Cf. les références données par Schefer dans son édition de *Varthema*, p. XXVII et seq.

(2) Ce procédé, que Jules Verne a si bien exploité dans *Michel Strogoff*, est décrit par d'Avity, *Description générale de l'Asie*, augmenté et complété par J. B. de Rocole, Paris 1660, p. 562-563. Cf. aussi Barbosa, p. 98-99. De Barros (*Da Asia*, dec. II, lib. II, f° 24 et 262 de la traduction italienne) a également parlé d'Ormuz.

(3) Voir pour Ormuz : *Varthema*, p. XXVII et 102, n. 1. En ce qui concerne les dires de Varthema, des réserves s'imposent; c'est de là qu'il prétend être parti pour la Perse, voyage dont on a le droit de douter. Sur l'opinion de Barbosa quant à Ormuz, voir Ramusio, *Delle Navigazioni e viaggi*, Venise, 1re édition 1554, t. I, fos 320-358; trad. franç. par d'Avity, 2e édition 1643, p. 555; et surtout Barbosa, p. 90 et seq.

(4) Teixeira, *Relaciones*, p. 260.

subi leur éclipse, et Ormuz, seule, par sa position au fond du golfe et l'emprise qu'elle s'était arrogée sur les escales de l'Oman, contrôlait souverainement et intégralement le commerce des Indes vers Bassorah et Bagdad ou la Perse. De Cananore à Diu et à Cambaye, il n'y avait pas un port de tant soit peu d'importance qui n'y envoyât ses vaisseaux. Parmi les produits les plus importants des bazars d'Ormuz, citons le poivre, le safran, l'indigo, le clou de girofle, le gingembre, les cardamones, les bois précieux du Siam, les myrobolans, la cire, le fer, le sucre, le riz, la noix de coco, la porcelaine, le styrax, les tissus de l'Inde, les mousselines fines du Bengale. Il y affluait aussi de l'Occident, transités par Aden, les métaux tels que le cuivre, le mercure et le vermillon, les brocarts italiens et turcs, les taffetas; de la Perse venait la soie, le musc, la rhubarbe. C'est là que s'effectuait la centralisation des perles provenant des pêcheries du golfe Persique. Enfin l'on venait y acheter (par milliers, dit Barbosa) les chevaux arabes arrivés des ports de l'Arabie sur des bateaux de dattes. Ils atteignaient aux Indes une haute valeur. Les navires de commerce venus des quatre points cardinaux étaient sûrs de trouver un marché et des frets de retour. C'est pourquoi aussi, il s'était constitué dans l'île une classe d'hommes riches fort amollis. Barbosa nous décrit leurs costumes, leur amour de l'argenterie ciselée, des épices, des fruits de la Perse (un luxe inouï) et des boissons fraîches (un autre luxe, car l'île est totalement privée d'eau, laquelle vient des îles voisines). Il n'omet pas leurs vices contre nature.

D'Albuquerque, donc, après son occupation de l'Oman jusqu'au cap Masandam, n'eut qu'à traverser le détroit en une nuit pour se présenter devant l'île[1]. Le souverain Seif ed-Dine, à cause de son âge, ne comptait pas; il était entièrement aux mains d'un vizir originaire de Kalhat en Oman, l'inflexible Khodja Attar, que Braz d'Albuquerque appelle *Cogeatar*[2] et Barbosa *le Gouverneur*.

Une flotte commerciale considérable, venue de toutes les parties du monde, y était assemblée; l'île était, d'après des dires invraisemblables, fortifiée et dotée d'une garnison de 30.000 soldats; une flotte de guerre y était rangée en bataille. D'Albuquerque n'hésita pas à jouer le tout pour le tout. De puissantes décharges d'artillerie avertirent les indigènes des risques de la résistance vis-

---

[1] Tout ce qui concerne Ormuz est relaté dans le plus grand détail par *Commentaries*, t. I, à partir de la page 101. Pour l'importance de l'île au point de vue du commerce, cf. t. IV, à partir de la page 185. Cf. aussi Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 161 et seq.

[2] *Commentaries*, t. I, p. 120.

à-vis d'une puissance dont la réputation était déjà parvenue jusqu'à eux. D'Albuquerque somma le gouvernement local de lui payer tribut. Des négociations eurent lieu par l'intermédiaire d'un Arménien. Le gouverneur répondit qu'il avait l'habitude non de payer mais de recevoir le tribut. Il fallut, malgré l'infériorité apparente des Portugais, en venir aux mains; l'artillerie l'emporta sur le nombre. Beaucoup de vaisseaux furent coulés et incendiés dans le port : le navire le plus important fut capturé; on fit un grand carnage des Maures. Les quais furent bombardés; les Portugais débarquèrent et les faubourgs furent ravagés. D'Albuquerque fut légèrement blessé. Khodja Attar fit hisser le drapeau blanc et demanda à traiter, ce qui fut accordé contre remise d'otages. Un tribut de 15.000 séraphins fut aussitôt promis, avec un emplacement pour construire une forteresse. La suzeraineté portugaise fut solennellement acceptée.

Ainsi s'établit dans l'île, non sans révolte, la première emprise lusitanienne (pl. XLI et XLII).

Presqu'en même temps se présentaient des envoyés du Cheikh Ismail (shah de Perse), réclamant le tribut du roi d'Ormuz. Ce dernier opposa habilement qu'il le devait au roi de Portugal. D'Albuquerque, pour impressionner les envoyés persans, leur montra des flèches, de la poudre et des balles : «C'est désormais en cette monnaie, leur dit-il, que sera payé le tribut d'Ormuz à la Perse.»

L'amiral portugais commença aussitôt la construction de sa forteresse (milieu d'octobre 1507). Ce voyant, Attar se ravisa et suscita aussitôt les plus grandes difficultés. Des transfuges et des renégats lui avaient fait connaître la faiblesse numérique des Portugais et le mauvais état de leurs navires. Ils s'offraient à lui fondre des canons. Un vent d'émeute et d'insubordination se mit dans les rangs de la flotte lusitanienne, dont l'équipage avait mené une vie trop rude et ne comprenait pas l'utilité de faire construire une forteresse en ce lieu. A force de sévérité et de hauteur, d'Albuquerque en imposa aux siens et surtout à leur meneur Jean de Nova; mais le vizir d'Ormuz était désormais au courant de ces dissensions et les travaux de fortification ne purent être poursuivis. Trois des capitaines, Lopez da Costa, Man. Tellez et Ant. de Campo, désertèrent avec leurs navires et se rendirent toutes voiles dehors auprès du vice-roi d'Almeida, qu'ils assaillirent de plaintes contre leur chef, accusé par eux de violer les instructions qu'il avait reçues en quittant le Portugal.

§ 7. — LA COURSE CONTRE LE COMMERCE ARABE DU BAB EL-MANDEB (PRINTEMPS DE 1508).

Devant ces complications, et ne pouvant séjourner plus longtemps sous ce terrible climat, d'Albuquerque reprit la mer, razziant la petite île de Larak et la grande île de Kism[1], séparées de celle d'Ormuz par de simples chenaux. Elles fournissaient l'eau d'Ormuz et une partie de ses subsistances. Il fit un carnage des gens d'Ormuz, près de sources qu'il appelle *Tarumbaque*. De là il alla bombarder Sohar pour se venger du grand vizir d'Ormuz, dont c'était la patrie. Il se dirigea vers l'île de Socotora (avril 1508), faisant au passage quelques prises aux environs de Ras el-Hadd (*Razalgate*, disent les Portugais). Jetant l'ancre au bout de vingt jours devant le fort São Miguel, il vit que la garnison de Socotora, dont le commandant était malade, souffrait de la famine et était réduite à manger des herbes. Il envoya aussitôt De Tavora en ravitaillement à Mélinde, puis entreprit lui-même sur la côte du cap Gardafui une course acharnée, mais pour l'instant sans résultats, contre le commerce arabe (fin avril 1508). Ce promontoire était une excellente base d'embuscade. Comme le remarque Barbosa[2], « tous les navires doivent aller le reconnaître, qu'ils viennent de l'Inde, des royaumes de Cambaye, de Chaul, de Daboul, ou du Malabar et des provenances au delà; qu'ils aillent à Aden, à Zeyla, à Berbera ou dans la mer Rouge. C'est pourquoi, dit-il, les navires de Notre Seigneur le roi du Portugal vont s'y embusquer et capturent avec d'immenses profits les marchands qui s'y aventurent contrairement aux interdictions édictées par Sa Majesté de faire le commerce de la mer Rouge ».

D'Albuquerque choisit d'abord pour repaire l'île dépourvue de toute ressource d'Abd el-Kuria[3], entre Socotora et Gardafui, habitée par une quarantaine d'indigènes ayant des algues pour tout vêtement et vivant du pillage des épaves.

Les équipages portugais tombant malades, l'amiral se rapprocha de la côte d'Afrique et se dissimula dans une anse tout près du cap Gardafui. Une vigie montée sur le haut promontoire lui signalait les « coups à faire ». Il croisa là

---

(1) *Commentaries* (t. I, p. 103) l'appelle *Queixome*.

(2) Barbosa, p. 32, parag. 19.

(3) *Commentaries* (t. I, p. 199) donne à cette île le nom de *Bedalcuria;* le récit nous renseigne sur les productions de la côte de la Somalie, limitées à la myrrhe et à l'encens.

INDE ET GOLFE DU BENGALE.

ATLAS PORTULAN ATTRIBUÉ AUX REINEL, VERS 1516

(BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE PARIS).

Ce portulan, qui se raccorde exactement à celui de la planche XXIII (voir le chapitre IX, § 2, et le croquis de la figure 73), comporte une nomenclature complète de la côte du Malabar, et au contraire est vide de noms sur la côte du Coromandel encore peu connue.

Les cartographes connaissent le delta du Gange et savent *grosso modo* l'orientation de la côte birmane. Le Pegou y figure, mais point Malacca, à peu près à la limite de la carte. Sumatra est bien en place sous le nom de *Traporbana*. L'île de Ceylan aussi, sous le nom de *Ceilam*. Le sud de la carte est couvert d'îles fantaisistes.

Une mention dans un cartouche dit : *Hic lapis gignitur herculeus obque hoc nauigia que clauos ferreos habent detinentur, harum incolæ anthropophagi sunt.* (Ici est engendrée la pierre d'Hercule (magnétique). A cause de cela, les navires qui ont des clous de fer sont arrêtés. Les habitants de ces îles sont anthropophages.)

NOMENCLATURE DE LA CÔTE DE COROMANDEL.

(Les noms identifiés sont en italiques.)

	NOM ACTUEL.
Cābaya regnū	Cambaye.
Diu	Diu.
Goga.	
Maha.	
Chaull	Chaul.
Dabull	Daboul.
Danda.	
os ilheos que y mados ylhas de *Goa*.	
Goa	Goa.
c. de Rama.	
cimta cala.	
mergeo.	
anor.	
Baticala	Bhatkal.
mangalor	Mangalore.
bacalor	Bekal.
monte fremoso.	
R. dos Vacas.	
monte ely.	
Cananor	Cananore.
Pādaran	Pandarane.
Calecut	Calicut.
panane	Ponani.
crangalor	Cranganore.
couchim	Cochin.
.....	
.....	
coulam	Quilon.
trouā / co	(c. Comorin).

INDE ET GOLFE DU BENGALE.

Atlas portulan attribué aux Reinel, vers 1516.
(Bibliothèque Nationale de Paris.)

jusqu'au milieu de mai 1508, n'y rencontrant que quatre navires, dont trois surent prendre le large à temps. La côte n'offrait aucune escale à piller. Il ne s'y trouvait depuis le Gardafui jusqu'au Bab el-Mandeb que des points insignifiants, qu'il appelle *Bendarução*, *Bendaraxae*, *Bendesymução*, *Felis* et *Metee* (le cap Med), puis Berbera et Zeyla (*Zeilajadit*), trop éloignées déjà du cap Gardafui [1].

C'est dans ces parages que d'Albuquerque eut la joie de s'unir aux renforts navals récemment arrivés du Portugal et concentrés à Mélinde sous Diego de Mello et Martim Coelho.

Quoiqu'il n'eût jamais mis le pied sur la côte abyssine et à plus forte raison dans l'intérieur, le Grand Amiral voulut, selon ses pressantes instructions, rassembler sur le royaume du Prêtre-Jean le plus de renseignements possible. Il s'occupa donc de mettre à terre une mission chargée d'en reconnaître les accès. Elle comprenait un musulman et un Portugais du nom de Fernand Gomez. Tristan da Cunha l'avait fait circoncire à Mélinde pour qu'il jouât son rôle de musulman. Le Maure, seul renseigné sur la région, se proposait, d'après le récit de Braz d'Albuquerque [2], « de prendre la route de l'intérieur par Barbosa-Zeyla et à travers le pays du Calandin, un capitaine maure en guerre avec un autre capitaine du Prêtre-Jean, car les deux pays sont contigus l'un à l'autre. Les caravanes allant de Zeyla vers le Prêtre-Jean étaient toujours en sécurité, car elles avaient des sauvegardes des deux parties [3]. Son retour vers le Portugal se ferait par Tombouctou (*Tambocata*) et de là par Arguin le long du fleuve Sénégal (*Canaga*), car il avait déjà fait le voyage ». Le musulman manifestait de la crainte à se voir accompagné par un Portugais, trop bavard à son gré. Connaissant le risque des détrousseurs, il ne demandait qu'un petit viatique de route, disant « qu'il était impossible d'emmener avec soi pire ennemi que l'argent » [4].

Cette mission parvint-elle jusqu'à la cour de la reine Hélène, régente d'Abyssinie à cette époque? C'est fort possible, car dans la lettre de cette souveraine au roi de Portugal, datée de 1509 [5], il est précisément question de l'arrivée

---

(1) *Commentaries*, t. I, p. 201. Il sera question longuement de Berbera et de Zeyla plus loin, au chapitre v, § 4.

(2) *Commentaries*, t. I, p. 202-203.

(3) On verra que, si telle était la situation au début du XVIe siècle, chose peu probable, elle changea du tout au tout plus tard.

(4) *Commentaries*, t. I, p. 203. Cf. aussi *Cartas*, p. 316. Voir notamment la lettre du 12 novembre 1510, p. 427.

(5) Plus loin, chap. VII, § 1er. Le texte de cette lettre cite bien F. Gomez, mais le croit un envoyé de Tristan da Cunha et non de d'Albuquerque. Il n'existe plus d'originaux des lettres échangées entre la cour d'Abyssinie et la cour du Portugal à cette époque.

d'envoyés portugais, auxquels elle ne voulut pas confier sa réponse, préférant la faire porter par un ambassadeur relevant d'elle directement. Du rapprochement des dates on peut, malgré certaines inexactitudes, conclure à la réalité de cette mission et inférer que son arrivée fut l'occasion de la lettre royale.

Alvarez[1] nous parle aussi quelque part de ces envoyés, morts avant son arrivée en Abyssinie. Leur mission hasardeuse montre en tout cas l'importance qu'attachait d'Albuquerque à l'Abyssinie. Cette importance est encore attestée par le projet que lui prête son fils Braz d'avoir voulu ruiner l'Égypte et le commerce des épices en détournant le cours du Nil : il s'agit du Nil Bleu, qu'on savait déjà vaguement prendre sa source au centre du massif montagneux abyssin. C'était reprendre une idée courante depuis le moyen âge[2]. On croyait qu'il eût suffi, pour changer le cours du grand fleuve, de percer une petite montagne, ce à quoi le Prêtre-Jean ne pouvait être que tout disposé; d'Albuquerque aurait même écrit plusieurs fois à son souverain de lui procurer une main-d'œuvre exercée à de tels percements, notamment des travailleurs de Madère, « les plus habiles à entailler les rochers et à y faire les tranchées nécessaires pour arroser les sucreries de leur île »[3]. Tout cela est fort exagéré, mais en parfaite harmonie avec les préoccupations générales de cette époque[4].

D'Albuquerque ne pouvait rester trop longtemps devant le Gardafui. Déjà la saison s'avançait; il leva l'ancre au milieu de mai 1508. C'était trop tard pour se présenter devant Aden. Les vents l'eussent chassé vers l'ouest et il eût été empêché d'estiver à Socotora. Il alla directement s'embosser devant le fort São Miguel. La garnison de l'île avait subi les assauts des indigènes. D'Albuquerque fit des incursions dans leurs montagnes, leur infligea des amendes et les soumit[5]. Mais sa flotte, battue par les vents sur ces mauvais ancrages, fut menacée de destruction. Il dut ordonner de réduire la hauteur du château de l'un de ses navires, le *Rey Grande*, pour diminuer ses chances d'être couché par les vents.

---

(1) Cf. Stanley of Alderley, *Narrative of the Portuguese Embassy to Abyssinia during the years 1520-1527 by Father Francisco Alvarez*, Londres 1881. Cet auteur a été cité à l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. xxxvii.

(2) Voir t. I, p. 296 et le récit de B. de La Broquière, *ibid.*, p. 300.

(3) *Commentaries*, t. IV, p. 36.

(4) Cf. toute une dissertation sur les eaux du Nil, sa source et les projets d'en détourner le cours, par d'Albuquerque, dans Jérôme Lobo, *Historia de Æthiopia*, p. 215 et seq. L'Amiral J. de Castro paraît imbu des mêmes idées quant aux sources du Nil. Cf. Abbé Prévost, *Hist. gén. des Voyages*, t. I, p. 175 et 177.

(5) *Commentaries*, t. I, p. 205.

Un conflit éclata à ce sujet entre lui et F. de Tavora, le commandant du vaisseau.

D'Albuquerque repartit pour l'Oman, s'arrêta devant la forteresse de Kalhat, s'en empara de nouveau et y fit un grand carnage. La ville fut brûlée et, dans le port, vingt-sept voiles grandes ou petites furent détruites avec accompagnement de nez coupés. Il reparut devant Ormuz. Le roi se déclara prêt à payer le tribut, mais refusa de laisser reprendre la construction de la forteresse.

D'Albuquerque fit un nouveau siège d'Ormuz. Un de ses capitaines, Martim Coelho, alla intercepter les puits d'alimentation de la ville, pour la plupart à Nabond, à trois lieues de là, tandis que Diego de Mello surveillait l'île de Kishm, plus importante encore pour l'alimentation en eau. Les forces des Portugais étaient insuffisantes. Le fameux fort commencé par elles, mais occupé et terminé par les habitants, servit contre les Lusitaniens. Diego de Mello fut tué comme il débarquait sur la petite île de Larak.

D'Albuquerque, dont les projets étaient ruinés par avance par des lettres du vice-roi d'Almeida désavouant tout ce qu'il ferait, dut se retirer, avec pour seul bénéfice, la capture d'un riche navire des îles Bahrein, sur lequel il prit un lot de perles. Ses bâtiments avaient tant fatigué à la lame qu'ils faisaient eau. L'amiral, affaibli par ses pertes, dut encore lutter contre l'indiscipline. Il se décida brusquement à aller aux Indes et y créer une situation nette en se débarrassant du vice-roi.

Il arriva devant Cananore à la fin de novembre 1508.

§ 8. — INTRIGUES DES VÉNITIENS AU CAIRE (1502-1508).

Il est à peine besoin de dire l'immense retentissement qu'eut à Venise et en Égypte la nouvelle des succès portugais aux Indes et les vives inquiétudes qu'on y ressentit. Ce fut comme un coup de tonnerre.

Dès le milieu de 1499, les Doges avaient connu l'arrivée de Vasco de Gama à Calicut[1]. Au début de 1501, l'ambassadeur de Venise à la cour d'Espagne, chargé de négocier une convention avec le roi de Portugal, écrivait qu'on attendait le retour de la flotte de Cabral; puis il rendait compte des fêtes données à l'occasion de ce retour. Même, le roi l'avait prié — on veut le croire, ironiquement — de transmettre à la Seigneurie «cette heureuse nouvelle», ajoutant que dorénavant les galères vénitiennes n'auraient plus besoin d'aller en Égypte

[1] W. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 514-515.

subir les mauvais traitements des soudans du Caire pour y chercher des épices; il leur suffisait de venir à Lisbonne, «où les marchands vénitiens seraient si bien traités qu'ils y seraient comme chez eux»[1].

La même année, 1501, le Vénitien Domenico Pisani faisait encore connaître l'arrivée à Lisbonne de quelques envoyés du Prêtre-Jean, qu'il appelle des *Abçaim* (Abyssins)[2]. Cette nouvelle — nous n'en avons pas d'autre confirmation — montrait encore à la Seigneurie que, non content d'exploiter les Indes, le Portugal en surveillait les accès et comptait suivre une politique active dans la mer Rouge et en Abyssinie.

Venise ne se souciait pas de s'approvisionner dans la mer Vermeille. Elle pressentait sa déchéance sur ce terrain. Toute sa politique européenne en fut transformée. Cessant de rechercher, comme elle l'avait fait jusque-là, l'alliance du Portugal contre la Turquie, ses relations avec le royaume de Lisbonne se tendirent. Reconnaissant que, «de tous les événements, il n'y en a pas de plus grave que le doublement du Cap», la Seigneurie, dès 1502, décida de créer une Commission des Épices, *Giunta delle spezerie*, chargée de défendre son monopole commercial[3].

Venise eut en permanence à Lisbonne des agents pour la renseigner sur les progrès de l'importation des épiceries. Ces informateurs ne cessèrent de dénoncer l'étendue du péril, la fermeté de la volonté du roi de Portugal et les progrès de la navigation portugaise. Ils se procuraient même des documents confidentiels. Un rapport, dont il existe encore trace, quoique le texte en ait disparu, dû à un Italien, décrivait exactement la route de Calicut par mer, et ce rapport était accompagné de cartes obtenues par trahison, car la divulgation de tous renseignements sur la route des Indes, à plus forte raison de cartes, était punie de mort. Ce secret fut, dans l'ensemble, si bien gardé qu'aucune de ces cartes dont se servaient les navigateurs portugais du début du XVIe siècle, n'a pu être re-

---

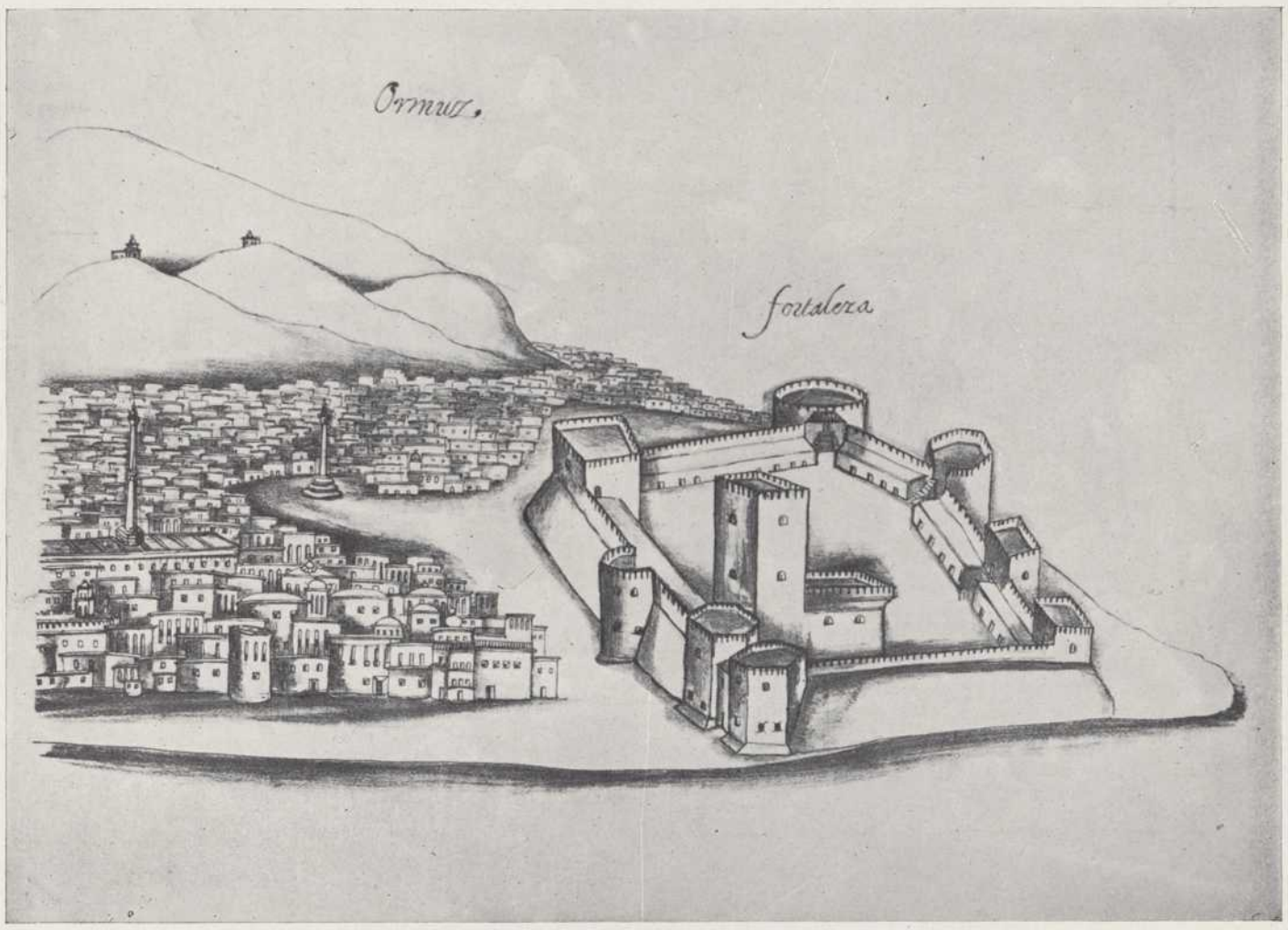
(1) Voir les sources dans Heyd, *loc. cit.*, t. II, p. 516.

(2) G. Berchet, *Lettera sulle cognizioni che i Veneziani avevano dell'Abissinia*, p. 160. C'étaient sans doute des gens ramenés par Cabral (ci-dessus, p. 93). Nous n'avons aucune autre précision sur eux : leur nationalité n'est pas éclaircie.

(3) Cf. R. Fulin, *Il canale di Suez e la Repubblica di Venezia*, dans l'*Archivio Veneto* du 14 juin 1871, t. II, 2e partie, selon une citation qu'en fait F.-Ch. Roux dans son article : *L'Isthme de Suez et les rivalités européennes au XVIe siècle*, dans la *Revue Historique des Colonies françaises*, t. XVII, 1924, p. 158 et 195.

Un résumé de ces circonstances du point de vue européen, est donné par Ch. Schefer dans le *Voyage d'Outre-Mer de Jean Thénaud*, p. XLV et seq.

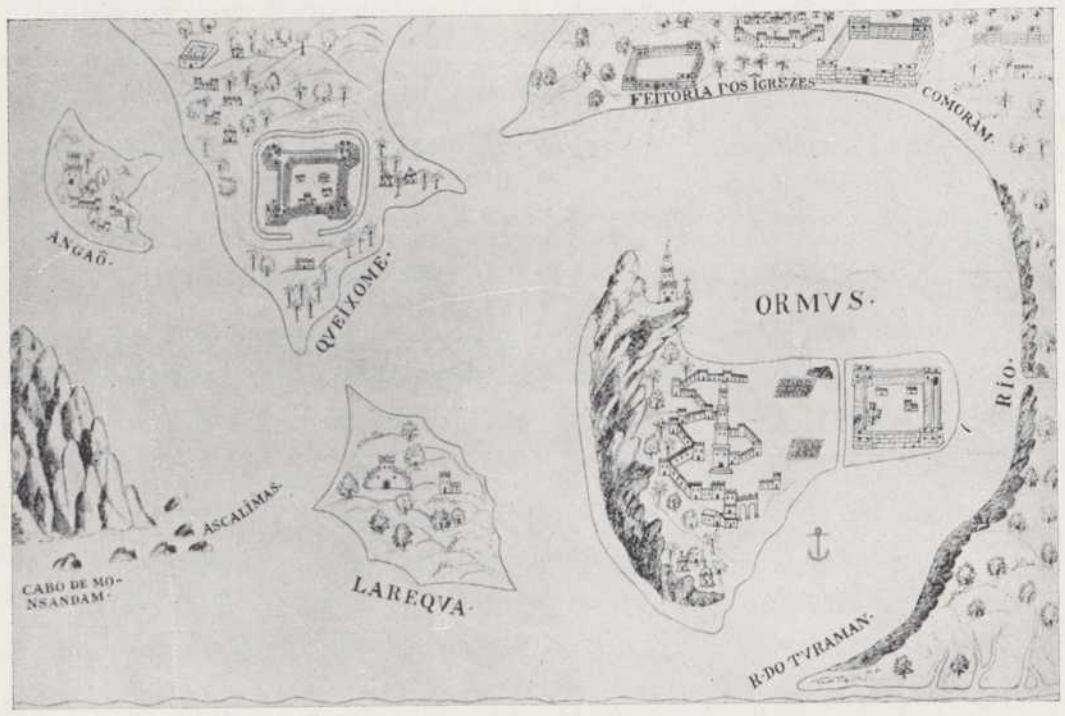
ORMUZ.



1. — La forteresse portugaise d'Ormuz, d'après Correa.
(Gaspar Correa, *Lendas da Asia*, édition de Lisbonne 1860, t. II, p. 439.)

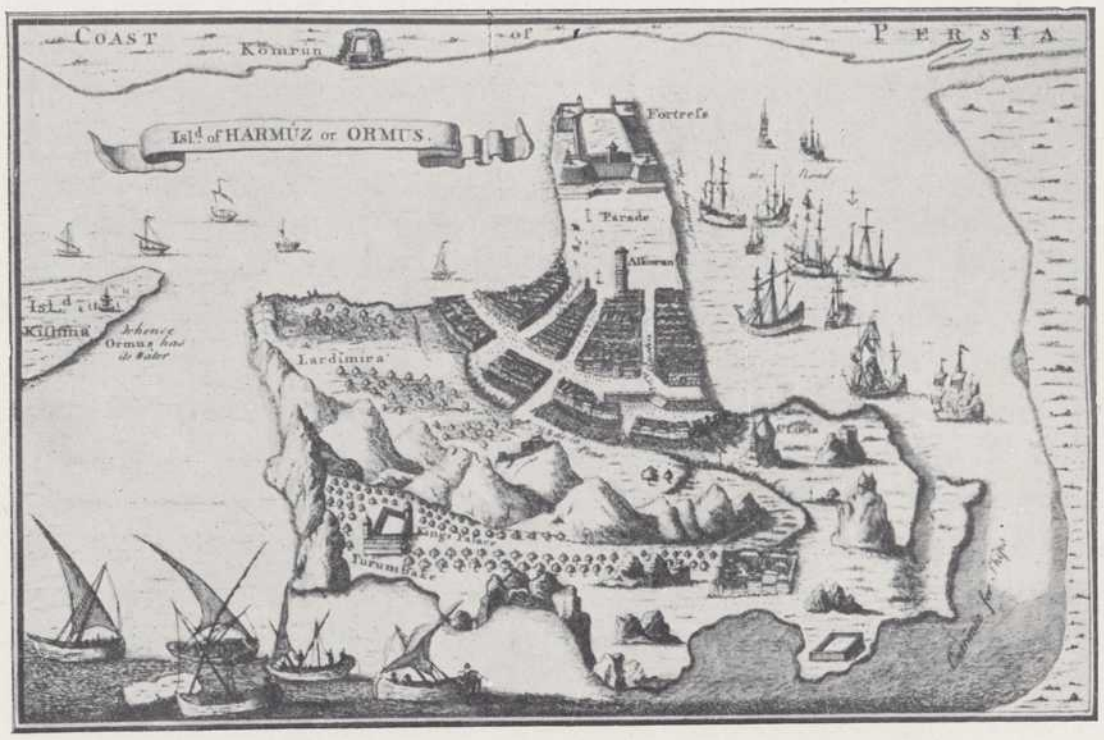
2. — La forteresse portugaise d'Ormuz, d'après P. de Rezende.
(Miniature inédite du Ms. Port. 7 et 8 de la Biblioth. Nat. Paris : P. de Rezende, *Livro do Estado da India Oriental*, 1635.)

ORMUZ.



1. — La forteresse portugaise d'Ormuz, d'après le Ms. Sloane 197, British Museum.

(W. G. Birch, *Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque.*)



2. — La forteresse portugaise d'Ormuz, d'après Astley.

(Th. Astley, *A New General Collection of Voyages and Travels*, Londres 1745, t. I, p. 75.)

trouvée. Et les portulans les plus riches, comme ceux de l'atlas dit des Reinel de la Bibliothèque Nationale de Paris, composé de plusieurs portulans libres réunis au XIXe siècle, dont les propriétaires successifs sont inconnus, sont trop beaux pour avoir été entre les mains de navigateurs. Leurs riches enluminures étaient destinées à de hauts personnages et, pour cette raison, ont quelquefois survécu.

Les Vénitiens de Lisbonne insistaient sur la nécessité de secouer la paresse des princes Mameluks du Nil. Des ambassades leur représentaient comme gravement menacé le commerce de la mer Rouge. Rien n'était plus vrai. Le désastre était plus qu'aux trois quarts consommé. Les marchands arabes n'osaient déjà plus dépasser le Bab el-Mandeb et renonçaient à envoyer charger leurs navires aux Indes. En fort peu d'années tout leur commerce fut tari. Non seulement ils évitèrent Calicut, mais encore ceux qui allaient jusque dans l'Insulinde firent d'immenses détours pour ne pas rencontrer les fâcheuses caravelles.

Le blocus du détroit de la mer Rouge, en moins de trois ans, avait amené une incontestable raréfaction des épices sur le marché d'Alexandrie. Les galères vénitiennes, en 1498, y avaient manqué d'argent pour acheter les stocks mis en vente. Dès 1502, elles n'y trouvèrent quasi plus de poivre à la suite des énormes accaparements faits par Cabral. Tandis que cette denrée montait à Venise en 1501-1502 de 75 à 100 ducats, le prix du cantar à Lisbonne, déjà réduit à 40 ducats, tomba à 20 en 1505. La marchandise en fut avilie.

La Seigneurie envoya, sans se lasser, mission sur mission au Caire. Vainement Benedetto Sanuto, dès 1502, avait essayé de galvaniser le sultan Kansouh el-Ghouri (1501-1517) (pl. XLIII) en lui communiquant la substance de ses informations. Un autre, Teldi, n'avait pas mieux obtenu. En 1504 le successeur de ce dernier, Bernardino Giova, ne réussit pas davantage à convaincre le sultan que, chose évidente cependant, l'abaissement des droits de douane sur les épices à Alexandrie était nécessaire, si l'on voulait rendre de nouveau possible la concurrence de la route de la mer Rouge avec celle du cap de Bonne-Espérance, grevée elle-même de tant de risques. Il semble bien que la Seigneurie ait agité alors la pensée de la remise en état du canal entre la mer Rouge et le Nil, envasé depuis des siècles[1]. Cette idée lui était venue déjà en 1502, lors de la mission de Sanuto. Le Sénat fut sur le point d'inscrire dans les instructions de Teldi cet article[2], première pensée du canal de Suez (dont l'idée, d'ailleurs, reparut à toutes les époques, depuis que Marino Sanuto, déjà en 1300, l'avait

---

[1] Voir t. Ier, p. 8 et seq. — [2] F.-Ch. Roux, *L'Isthme de Suez*, p. 159 et seq.

suggérée au Sénat). Après réflexion, les instructions de Teldi, préparées dans ce sens, furent modifiées, de peur que le soudan n'y vît une intention trop égoïste. Le projet d'un canal, quoique difficilement réalisable dans le désordre du moyen âge, était juste. Seule une voie d'eau réunissant les deux mers aurait permis au sultan de lancer rapidement ses flottes vers le sud, au-devant des caravelles occidentales, et peut-être de les battre.

L'idée n'en fut pour cette raison jamais abandonnée; c'est ainsi que le fameux navigateur italien, Sébastien Cabot, au service de l'Espagne, suggéra lui aussi à Venise, sa patrie, de s'intéresser au percement du canal de Suez pour reconquérir le monopole des épiceries. C'est du moins le sens de conversations qu'il eut à la cour d'Espagne en 1522, avec l'ambassadeur de Venise Contarini[1].

Il n'est pas impossible que les Turcs, après l'annexion de l'Égypte, l'eussent compris; du moins, d'après un récit de Luigi Roncinotto, il y avait en 1529 vingt-mille ouvriers occupés dans la région de Peluse, à réparer l'antique canal[2]. Même si cette affirmation douteuse est exacte, en tout cas le travail ne fut pas poussé bien loin, car aucune trace n'en a été retrouvée, malgré les explorations

---

[1] Cf. P. Toni, *La Repubblica veneta e l'istmo di Suez*, brochure publiée au Caire 1930, p. 22 et seq. Ces colloques sont cités par S. Romanin, *Storia documentata di Venezia*, Venise 1853-1861, t. V, p. 381.

[2] Heyd (*Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 552) cite à ce sujet comme preuve l'*Itinerario di P. Zeno*, dans l'*Archivio Veneto*, t. XXII, p. 112.

Luigi Roncinotto, voyageur vénitien, avait visité l'Orient entre 1529 et 1532, depuis l'Égypte jusqu'à l'Inde en passant par la Perse. Son récit a été publié par Aldo Manuzio dans un recueil de voyages sous le titre : *Viaggio di Calicut descritto per messer Aloigi di messer Giouanni Venetiano, nel quale narra le mirabili forze, prouicie, terre e città del gran signore Sophi.* Le voyageur dit que, passant à Peluse (en réalité cette antique ville grecque avait depuis 1200 ans disparu sous les sables; il n'y avait plus dans ces parages que la misérable localité de Faramia, à une cinquantaine de kilomètres à l'est de Port-Saïd, sensiblement sur l'ancien site de Peluse, au point d'aboutissement à la mer de l'antique bouche pélusiaque du Nil, également disparue depuis des siècles), il y avait vu «vingt mille terrassiers occupés à creuser un fossé qu'on dit avoir été fait autrefois par les glorieux Romains et qui est de 60 milles italiens; et on dit que les caravelles des Indes venaient autrefois par ce canal, de la mer Rouge au Nil et jusqu'à Alexandrie, chargées d'épiceries. J'ai vu le creusement de cette fosse, et on en avait déjà creusé vingt milles». On sait que ce *Canal des Anciens*, partant de Suez aboutissait au Vieux-Caire et non à la Méditerranée (cf. t. Ier, pp. 8, 9, 12 et 65). Roncinotto, à propos de son second voyage en 1552, répète la même histoire, qu'il place cette fois à Tor du Sinaï, où douze mille ouvriers, d'après lui, devaient commencer le grand œuvre. Ce doublet, loin d'augmenter la créance qui s'attache à une affirmation si osée, la diminue, car la région de Tor ne se prête à aucun degré à un tel travail : voir cependant Alb. Magnaghi, *Il golfo di Suez in una relazione inedita da Filippo Pigafetta*, dans le *Boll. Soc. Geog. Ital.*, Rome 1910, p. 145-177 et 283-312, spécialement p. 300.

minutieuses poussées dans l'isthme au moment des travaux du canal de Suez. On a affirmé également que ce grand œuvre aurait été repris quarante ans plus tard par le fameux homme de guerre turc Sinan Pacha, conquérant de l'Yémen, peut-être pour faciliter ses opérations maritimes en mer Rouge. Du moins cette supposition trouve son expression dans la carte d'Égypte de Pigafetta (Rome 1591), reproduite et même plagiée par H. de Linschoten (1598) (pl. XLIV)[1]. L'idée était à ce point dans l'air qu'on voit figurer sur ce document, entre Suez et la Méditerranée, un canal aboutissant au «golfe Sirbonide», c'est-à-dire au lac Menzaleh actuel, et la carte de Linschoten, traduisant simplement en anglais la légende de la carte italienne de Pigafetta, mentionne que ce canal avait été commencé dans les temps anciens et que Sinan Pacha avait travaillé pour joindre les deux mers et y faire passer les navires de guerre et l'artillerie[2]. On verra plus simplement, dans ces percements sur le papier, la reprise de la préoccupation des Turcs d'amener leur flotte dans la mer Rouge pour conserver l'hégémonie de l'Arabie et de l'Yémen, comme d'autre part le rêve des puissances italiennes de s'emparer de l'Égypte pour en faire une base des chrétiens contre les Turcs, et y creuser un canal, que Venise eût employé contre les Portugais. Il est certain, par exemple, que le pape Sixte-Quint caressait vers 1585-1590 l'utopie de s'emparer d'Alexandrie et de recreuser le canal des Pharaons, peut-être sous l'influence des récits de Pigafetta[3]. Il est non moins certain que, dans un but contraire, le Grand Seigneur de Constantinople entretenait les mêmes espoirs au même moment; et l'ambassadeur de France, Savary de Lancosme, écrivait à Henri III que le sultan allait charger Ulug Ali Bey de procéder au creusement du canal, pour la construction duquel il disposerait de 100.000 travailleurs, 40.000 ânes et 12.000 chameaux (1586). Cette velléité n'eut pas de suite.

Mais nous n'en sommes encore qu'à l'année 1503. L'annonce répétée des

---

(1) La carte de Pigafetta, que nous reproduirons au tome III, est annexée à son ouvrage, *Relatione de Realme di Congo e delle contrade tratta dalli scritti e ragionamente di Odoardo Lopez, Portoghese*, Rome 1591.

(2) En vieil anglais : «Diche begonne in auncient tyme and somewhat attempted of late by Sinan the Bassa, to joyne both the seas together.»

Sinan Pacha, en effet, à son retour de l'Yémen, fut pacha d'Égypte de 1571 à 1572, espace de temps tout à fait inopérant pour un pareil travail.

Cette carte est tirée de la collection anglaise de voyages déjà citée de R. Hakluyt, *Principal Navigations*, 12 vol., édition de Glasgow 1903-1905, t. IV, p. 176. Voir sur ce compilateur l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. LXII.

(3) P. Toni, *Republica veneta*, p. 31 et seq.

succès des Portugais aux Indes exaspérait le sultan d'Égypte. La destruction, la même année, de sa grosse galiote le *Merü*[1], avait enfin eu prise sur son apathie, mais il ne trouva comme riposte qu'une action en Méditerranée. Spéculant sur l'effet habituel de terreur de ses représailles en Terre Sainte contre les pèlerins chrétiens, il envoya en mission d'intimidation en Europe le moine Fra Mauro di San Bernardino, qui appartenait au couvent du Mont-Sion de Jérusalem. A ses doléances au pape Jules II et à la Seigneurie de Venise contre les Portugais, le soudan joignit des menaces contre l'Espagne, alors occupée à tracasser les Juifs et à convertir les Musulmans, sans protection depuis la chute du royaume de Grenade (1492). Le moine envoyé par le Mameluk du Caire demandait avec naïveté à Venise, la première victime des exploits portugais, la cessation de ces exploits dans l'océan Indien. Faute de quoi, il ferait mettre à mort tous les chrétiens occidentaux de son royaume, à commencer par les colonies étrangères d'Alexandrie. L'église du Saint-Sépulcre serait rasée.

Jules II, fort ému, chargea Fra Mauro de lettres pour les rois de Portugal et de Castille. Mais Manoel, nullement ému, disait pouvoir réduire à néant ces menaces. Il jurait de s'emparer de la Mecque et du tombeau de Mahomet, rodomontades encore moins réalisables.

Les Vénitiens, de leur côté, préconisaient au Caire l'envoi d'une mission égyptienne auprès des rois Indiens, pour maintenir les relations commerciales avec l'Égypte. Ils demandaient aussi la diminution des droits de sortie sur les épices, afin de ramener à un prix supportant la concurrence les denrées que les Portugais commençaient à vendre avec des rabais considérables.

L'apathie orientale eut longtemps le dessus sur les intérêts bien compris de l'Égypte. El-Ghouri, dont l'État était en pleine décadence, ne sut que faire quelques promesses et parler d'expédier aux rois hindous des modèles de navires de guerre à construire par eux pour se défendre contre les Portugais. Loin de suivre les conseils pratiques qu'il recevait, ce potentat ne cessa même pas d'édicter coup sur coup les mesures les plus propres à nuire à tout commerce : l'altération des monnaies, le renforcement de la législation douanière à l'exportation, déjà prohibitive, ainsi que l'application de mesures injustes, entraînant par là de graves incidents. Le commandant d'une galère, Ser Piero, ayant refusé d'embarquer les marchandises qu'on le contraignait d'acheter au-dessus du cours, sortit du port d'Alexandrie sans autorisation et essuya le feu du château. Il amena ainsi l'arrestation du consul vénitien Bragadino avec tous les marchands

---

[1] Ci-dessus, p. 97.

1. — Émir et Dignitaires Égyptiens au début du XVIe siècle.

2. — Kansouh el-Ghoury, Soudan du Caire (1501-1516).

(Chr. Schefer, *Le voyage d'Outremer de Jean Thénaud*, Paris 1884, frontispice et p. XCI.)

Carte d'Égypte, par Huygen de Linschoten.

(Huygen de Linschoten, *Discours of voyages unto ye Easte and Weste Indies*, Londres 1598.)

Voir la notice au verso.

Le Hollandais H. de Linschoten, après avoir voyagé dans les mers arctiques, a résidé à Goa de 1583 à 1589, sur les ordres de l'évêque Vincent Fonseca. Il a laissé une carte du Japon dans sa *Navigatio ac itinerarium Johannis Hugonis Linscotani*, La Haye 1599.

La carte ci-contre, assez médiocre, est intéressante parce qu'elle porte comme déjà effectuée la percée de l'isthme de Suez par un canal reliant directement la Méditerranée à la mer Rouge.

La géographie des côtes de la mer Rouge et celle de l'Abyssinie sont assez fantaisistes. Cependant on y voit à leurs places approximatives Souakim, Massaouah, Zeyla et Berbera.

Cette carte est un simple plagiat de celle de Filippo Pigafetta, d'après Odoardo Lopez, dans l'ouvrage de Pigafetta, *Relatione del Reame di Congo et delle circonvicine contrade tratta dalli scritti e ragionamenti di Odoardo Lopez Portoghese*, Rome 1591 (Coll. de S. A. le P^ce^ Youssouf Kamal).

de sa nation. L'affaire dégénéra en désastre, car la peste fit place nette de la plupart des captifs dans les prisons, tandis qu'en même temps les marchandises des Vénitiens, confisquées depuis Alep en Syrie jusqu'au Caire en Égypte, étaient vendues à vil prix.

Mis hors de lui par la course heureuse faite dans le même temps à sa marine et à celle des Turcs par les chevaliers de Rhodes, El-Ghouri multiplia les représailles contre tous les chrétiens indistinctement; les religieux latins furent expulsés de leurs sanctuaires de Palestine, les ornements sacerdotaux confisqués, les monastères dépouillés. Une tension s'ensuivit dans les rapports entre l'Occident et l'Orient. Les Vénitiens, déjà si éprouvés par les succès du commerce portugais aux Indes, subissaient de la part de l'Égypte des représailles fondées sur des faits de guerre imputables à un ordre de chevalerie composé surtout de Français. Et c'était le moment où Louis XII s'apprêtait à envoyer au Doge un ultimatum et chargeait une mission diplomatique d'exciter encore El-Ghouri contre la Sérénissime République.

Le soudan comprenait tout de même qu'il ne suffisait pas de s'en prendre aux chrétiens de la Méditerranée pour être débarrassé des chrétiens à l'entrée de la mer Rouge. Une action maritime, si difficile qu'elle fût à entreprendre, était indispensable. Les Égyptiens n'avaient à Suez qu'un établissement naval misérable, comme on le verra plus tard. Les fulminations et interdictions proférées à Rome, qu'on a vues au tome Ier, touchant la contrebande de guerre[1], quoique peu respectées par les marchands d'Occident, rendaient difficile le ravitaillement de l'Égypte en bois, goudron, poix et fer. Mais ce ravitaillement n'était pas négligeable.

De grands soupçons à cette occasion furent élevés par Lisbonne contre Venise, dénoncée comme fournissant aux Égyptiens de la contrebande de guerre pour une campagne qu'ils préparaient contre la flotte portugaise aux Indes (1507). On n'admettait pas qu'une puissance chrétienne prît fait et cause contre une autre par une alliance hors nature avec les infidèles.

En 1507, il est vrai, Venise avait conclu avec El-Ghouri une convention négociée par le Grand Douanier du Caire, Tangriberdy, un renégat. Le soudan demandait au sénat vénitien tous les éléments nécessaires à la construction des navires. La *Commission des Épices*, chargée de porter remède à la situation de ce commerce, était favorable à ces demandes, mais n'osait l'avouer. On se borna à donner au consul vénitien d'Alexandrie des instructions hypocrites tendant à

(1) Tome Ier, chapitre 1er, p. 15 et seq.

faciliter en sous-main les armements de l'Égypte sans compromettre la République [1].

L'accusation contre Venise, quoique vraisemblable, ne put être prouvée. El-Ghouri, certainement, n'obtint pas de la République l'assistance à large échelle dont il avait besoin. Il se tourna vers la Porte. Les rapports de l'Égypte avec Constantinople étaient encore bons. Le vieux et pieux sultan ottoman Bajazet, très empressé à défendre la foi, voulait servir de rempart aux Lieux Saints menacés et consentait à fournir à l'Égypte des moyens matériels. C'est donc, semble-t-il, de lui et non du doge que le soudan d'Égypte obtint les canons et le bois de construction désirés. Mais c'est probablement sur le conseil de Saint-Marc qu'il s'adressait à Constantinople [2].

Bajazet promit les matériaux pour la construction de 30 galères, 300 canons en fer, 150 mâts, 3000 rames et des voiles en proportion. Il promit aussi un cadeau de huit navires. Le tout devait être débarqué en pièces à Damiette et à Alexandrie, puis transporté à Suez sous la surveillance d'officiers turcs.

Malheureusement pour les Égyptiens et les Ottomans, ces projets ne purent rester secrets. Aymery d'Amboise, Grand Maître de l'ordre des Chevaliers de Rhodes, ayant su que 28 galères et des navires de transport avaient, sous le commandement du neveu du soudan, quitté Alexandrie pour charger des bois et munitions de guerre dans le golfe d'Ayas et ensuite faire leur jonction avec la flotte du fameux amiral turc Kemal Reis, envoya une escadre de dix galères sur la côte de Cilicie. Les navires égyptiens étaient à l'ancre dans les parages d'Alexandrette. Ils y furent attaqués par la flotte de l'Ordre, sous le Portugais André de Amaral, aussi enthousiaste pour les succès de sa nation que chrétien acharné contre les infidèles. L'action fut courte, la flotte musulmane anéantie ou capturée [3]. Tous les espoirs d'intervenir dans la mer Rouge s'effondraient.

---

(1) Ch. Schefer, *Voyage d'Outre-Mer de J. Thénaud*, p. lii.

(2) Cf. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 536-538, et Schefer, *Voyage de J. Thénaud*, p. liii, qui cite à ce sujet plusieurs textes.

(3) Schefer, *Voyage de J. Thénaud*, p. lvi et seq. Cf. aussi la bibliographie qu'il cite : Sanuto, *Diarii*, t. XI, p. 570.

§ 9. — LA FLOTTE ÉGYPTIENNE DEVANT DIU.

LES DEUX BATAILLES NAVALES (1508).

CONFLIT ENTRE D'ALMEIDA ET D'ALBUQUERQUE.

C'était un désastre. Mais les nouvelles qui parvenaient, pressantes, du périple de d'Albuquerque et les appels à l'aide émanant des radjahs de l'Inde ne permettaient plus de rester dans l'inaction. Il fallait coûte que coûte mettre sur pied une expédition dans la mer Rouge, équiper une flotte et la doter de bases navales où les navires pussent faire relâche. Or la côte orientale de la mer Rouge relevait de deux autorités, le Hedjaz[1] et l'Yémen. La première n'était soumise en fait que depuis peu à l'Égypte, et la seconde lui échappait totalement.

On a vu au tome Ier[2], comment, par étapes, les soudans avaient su assouplir un peu l'autonomisme farouche des grands cherifs de la Mecque et les amener à un lien de vassalité effectif. Barakat Ier (1404-1452), cherchant en Égypte un appui contre sa parenté forcenée et voulant assurer sa succession à son fils Mohammed (1452-1495 ou plutôt 1497), s'était résigné à la consécration de cette succession par le sultan d'Égypte[3]. Cette confirmation ou consolidation, forme nouvelle du pouvoir, devait revêtir, dans l'avenir, l'aspect d'une association théorique du fils, fût-il enfant, au pouvoir du père.

Ce n'est qu'en 1479-1480 que l'autorité de Kaït Bey sur les Lieux Saints fut

---

(1) On a vu au tome Ier, p. LIII et 140 et 141, et à l'addendum *sub.* p. 175, que les sources principales pour l'histoire du Hedjaz jusqu'au XVIe siècle sont celles qui ont fait l'objet de la publication de Wüstenfeld, *Die Chroniken der Stadt Mekka*, et notamment la chronique de Kutb ed-Dine en-Nahrawali, qu'on trouve paraphrasée par S. de Sacy dans les *Notices et Extraits*, t. IV, p. 538-591. Voir pour plus de détails, ci-dessus, p. 74, n. 2.

Le livre le plus complet sur la Mecque, résumant à la fois son histoire et sa vie politique, religieuse, intellectuelle et sociale, est celui de Snouck Hurgronje, *Mekka*, La Haye 1888, 2 vol. et un atlas d'illustrations. Ce professeur hollandais a séjourné un an à la Mecque en 1884-1885 et y a rassemblé quelques chroniques plus récentes que celles de Wüstenfeld, notamment celle d'Es-Sindjari, écrite en 1684 et celle d'Ahmed ibn Zeni Dahlan, qui raconte les XVIIIe et XIXe siècles, utilisant entre autres les écrits d'Abdallah Abd es-Shakur sur les événements de la fin du XVIIIe siècle et du début du XIXe siècle. Cf. *Mekka*, t. I, p. XIV.

(2) Page 144.

(3) Impossible de préciser lequel. Depuis la mort de Bars Bey en 1438, jusqu'à l'avènement de Kaït Bey (qui régna de 1467 à 1496), le trône des Mameluks fut occupé par huit fantoches, qui se succédèrent par droit d'assassinat.

sanctionnée et démontrée à tous les yeux par sa visite à la Mecque (pl. XLV à LII et fig. 36 à 38) où il vint faire un pèlerinage solennel, lourd de conséquences

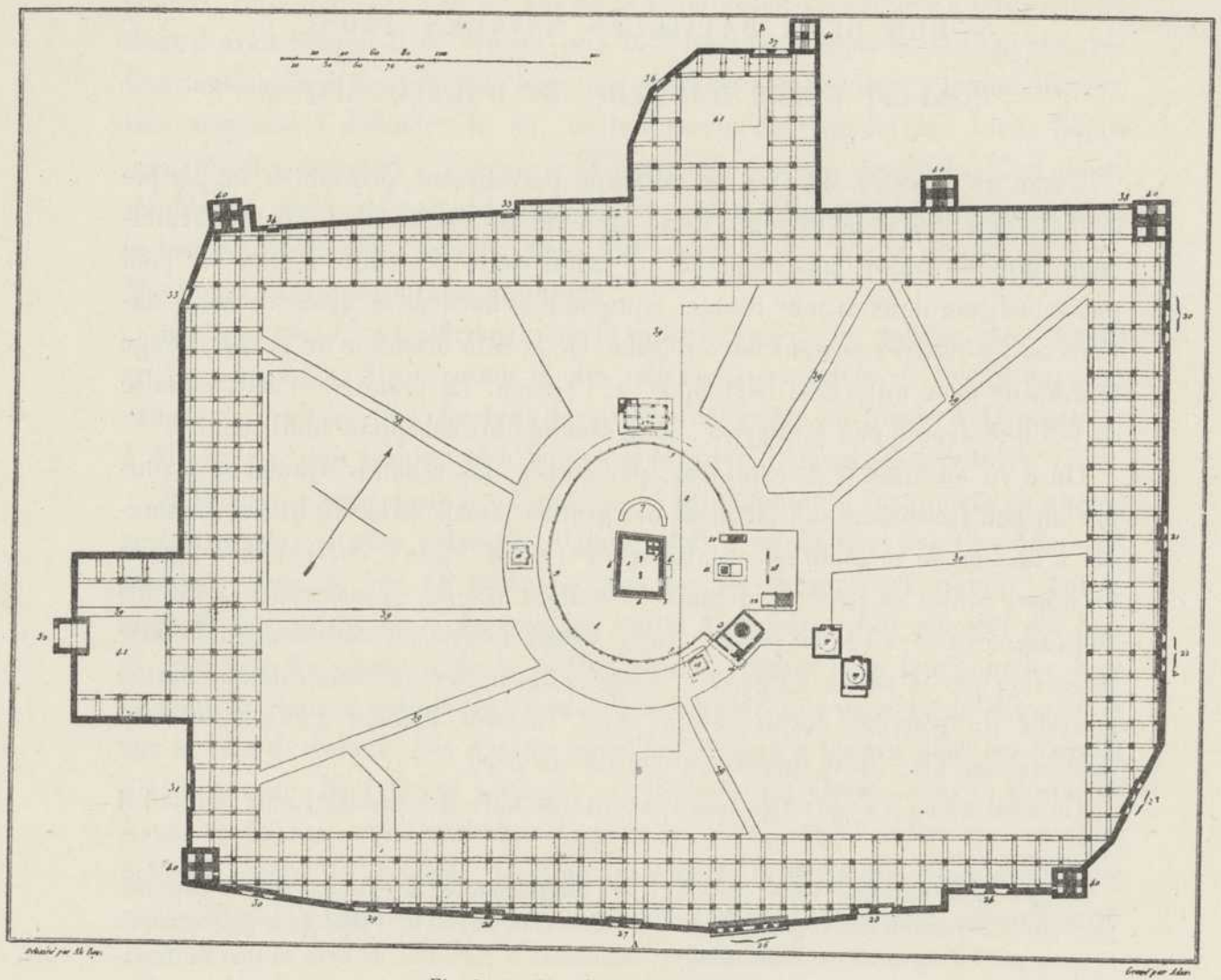
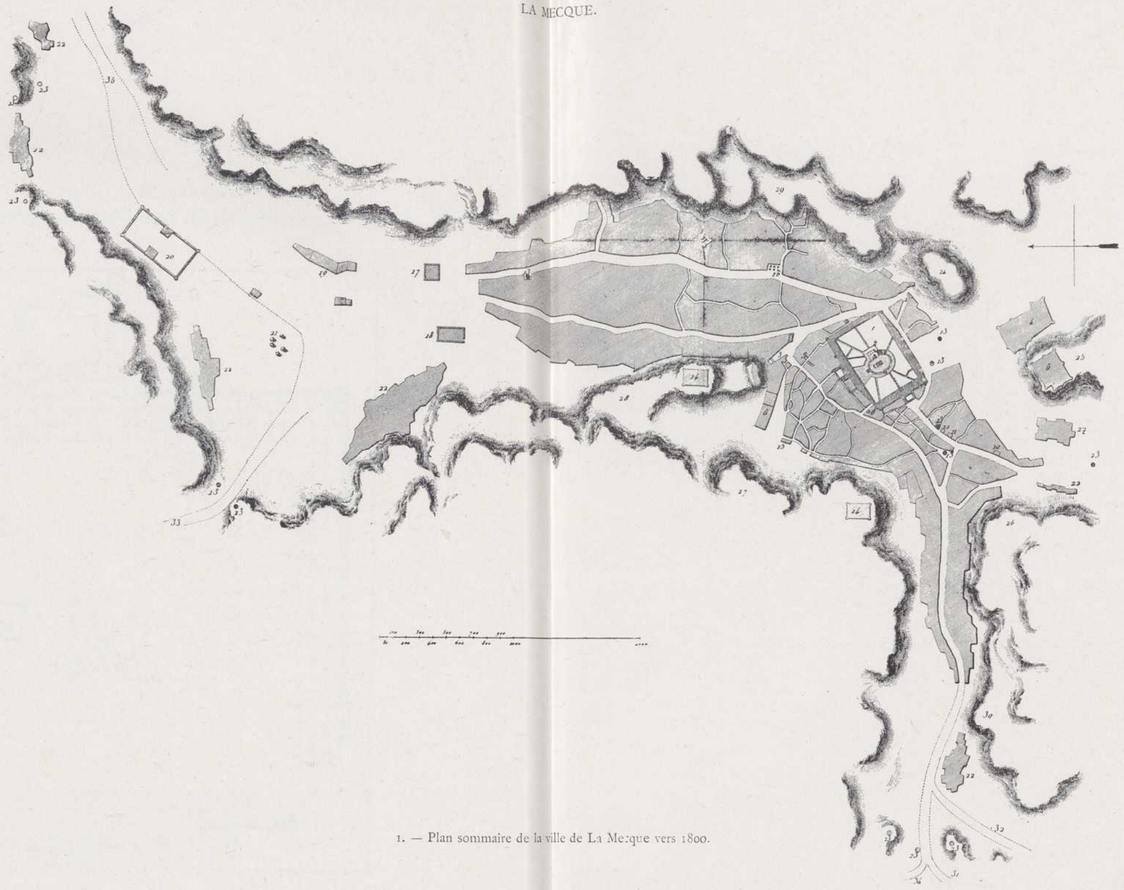


Fig. 36. — Plan du Haram de la Mecque
d'après Aly Bey, *Travels*, Londres 1816, vol. II, pl. LIII, p. 74.

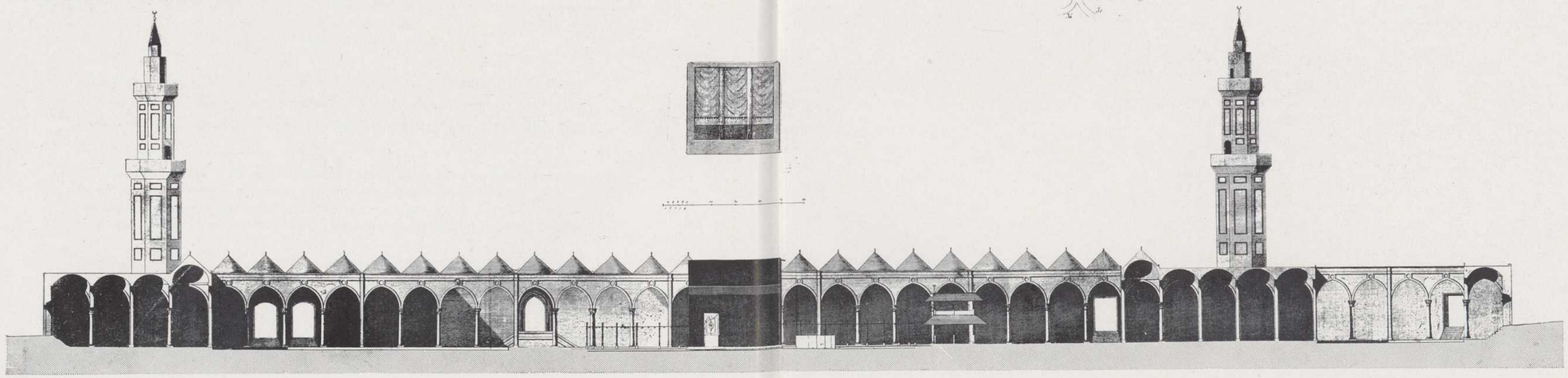
politiques, entrant dans la ville à cheval et non à pied, se faisant remettre les clefs de la Kaaba, sans manquer cependant à aucun devoir religieux. Nul n'embrassa plus pieusement que lui la fameuse *Pierre Noire*[1] (fig. 37 et 38). Mais

[1] D'après la tradition, la *Pierre Noire* ou *Hadjera el-Assouad* a été apportée par l'archange Gabriel. En réalité, c'est sans doute un morceau d'aérolithe adoré de toute antiquité par les Arabes, et peut-être la plus ancienne idole de la Mecque (voir au tome Ier, p. 128) (fig. 37). Elle est, depuis des siècles, encastrée à l'extérieur de la Kaaba, à l'angle est, et recouverte par l'immense catafalque

La Mecque.



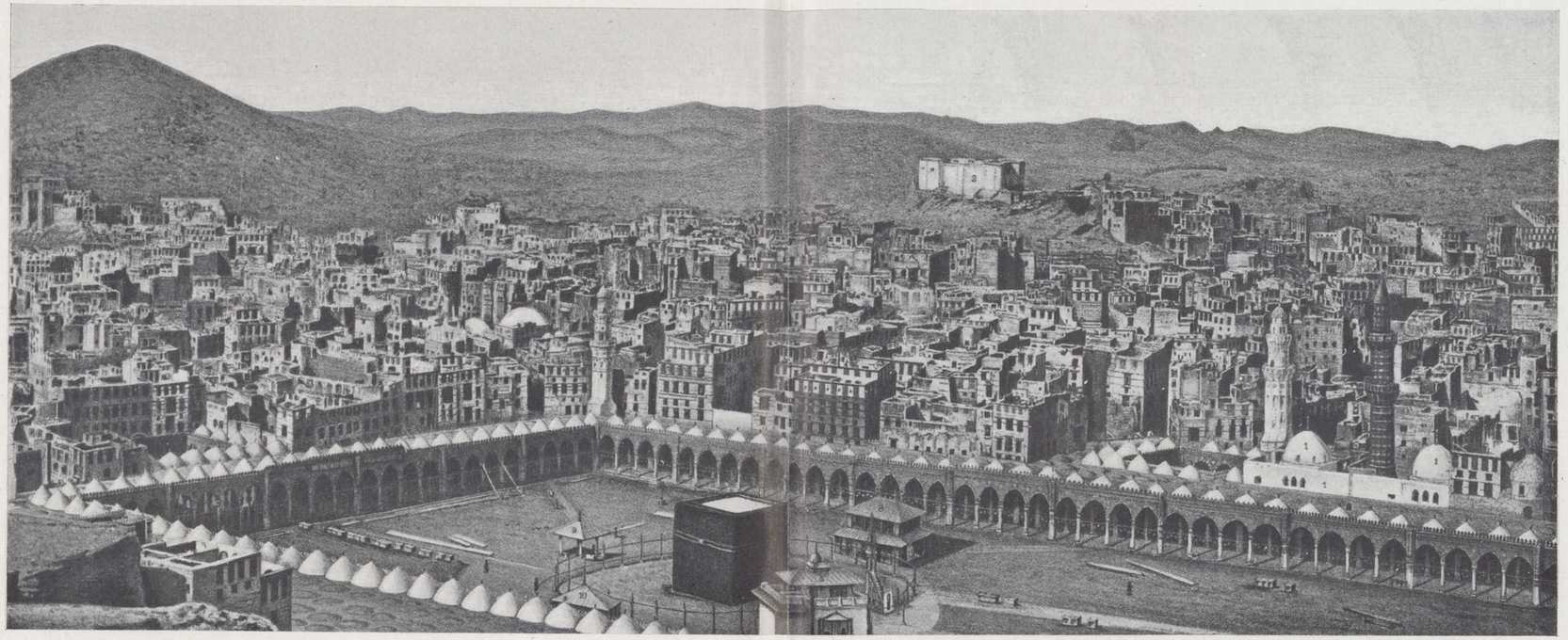
1. — Plan sommaire de la ville de La Mecque vers 1800.



2. — Coupe de la mosquée et du Haram de La Mecque vers 1800.

(Ali Bey, *Travels of Ali Bey in Marocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria and Turkey*, 2 vol., Londres 1816, t. II, pl. LIV et LXII, p. 74 et 94.)
Ces dessins sont les plus anciens que nous ayons sur La Mecque.

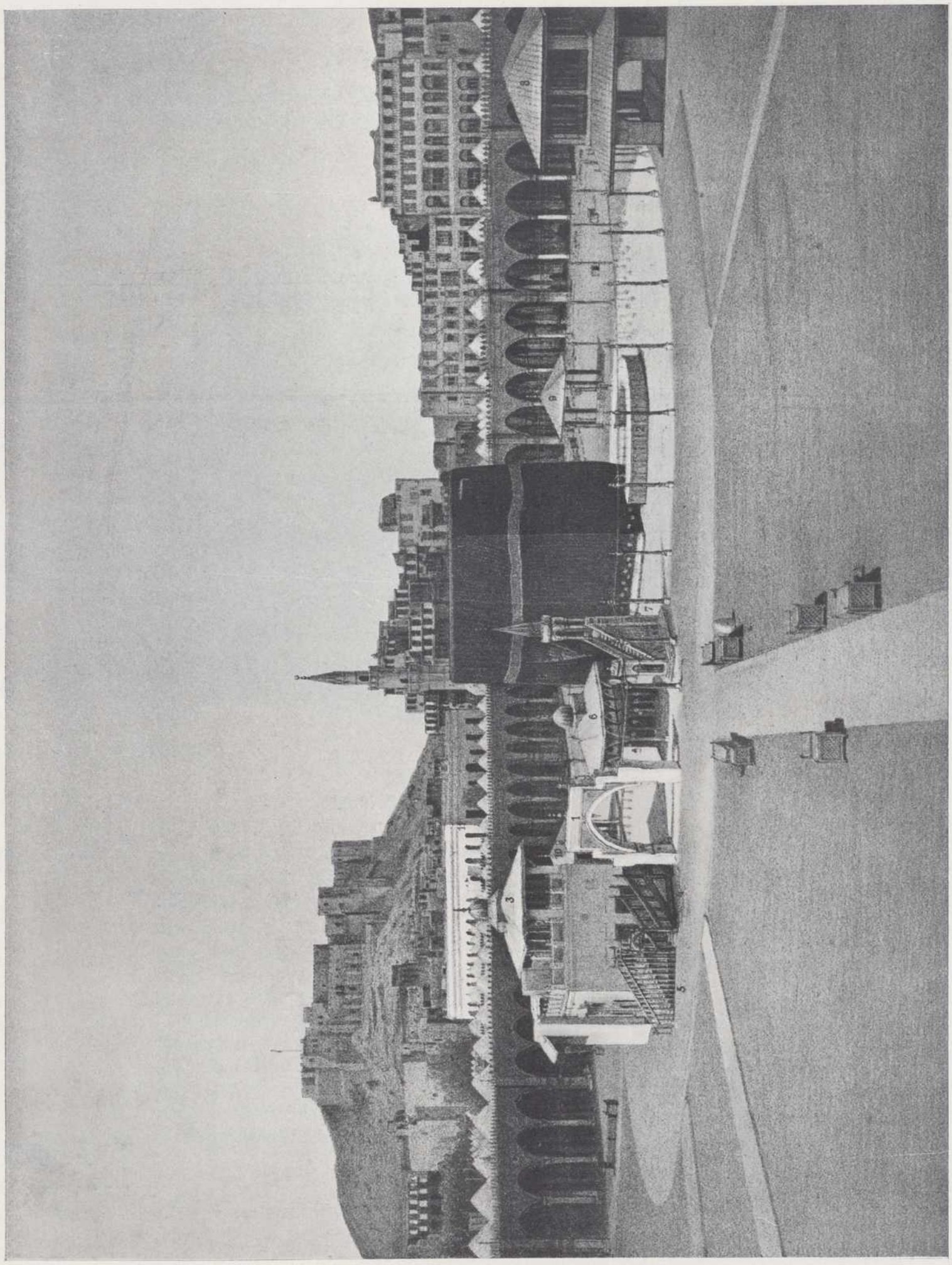
LA MECQUE.



Vue générale de la mosquée avec la Kaaba.

(Snouck Hurgronje, *Mekka* (*Bilder-Atlas*), La Haye 1888, pl. I.)

LA MECQUE.



La Kaaba.

1. La porte des Beni Chebah.
2. Le Hidjr.
3. Bâtiment du puits de Zemzem.
4-5. Escaliers de la Kaaba.
6. Maqam Ibrahim, en même temps Maqam es-Chafei.
7. Mimbar.
8. Maqam el-Hanafi.
9. — el-Maleki.
10. — el-Hambali.
11. Partie antérieure du Hamidiyah.
12. La forteresse du Djidjah.

(Snouck Hurgronje, *Mekka* (*Bilder-Atlas*), La Haye 1888, pl. II.)

il ne négligea pas de laisser à la Mecque chose nouvelle, imprévue autant que révoltante, une véritable garnison, en même temps qu'il confiait à des gens à lui, dès son départ, la garde militaire de Djeddah[1]. Ce port, prenant de plus

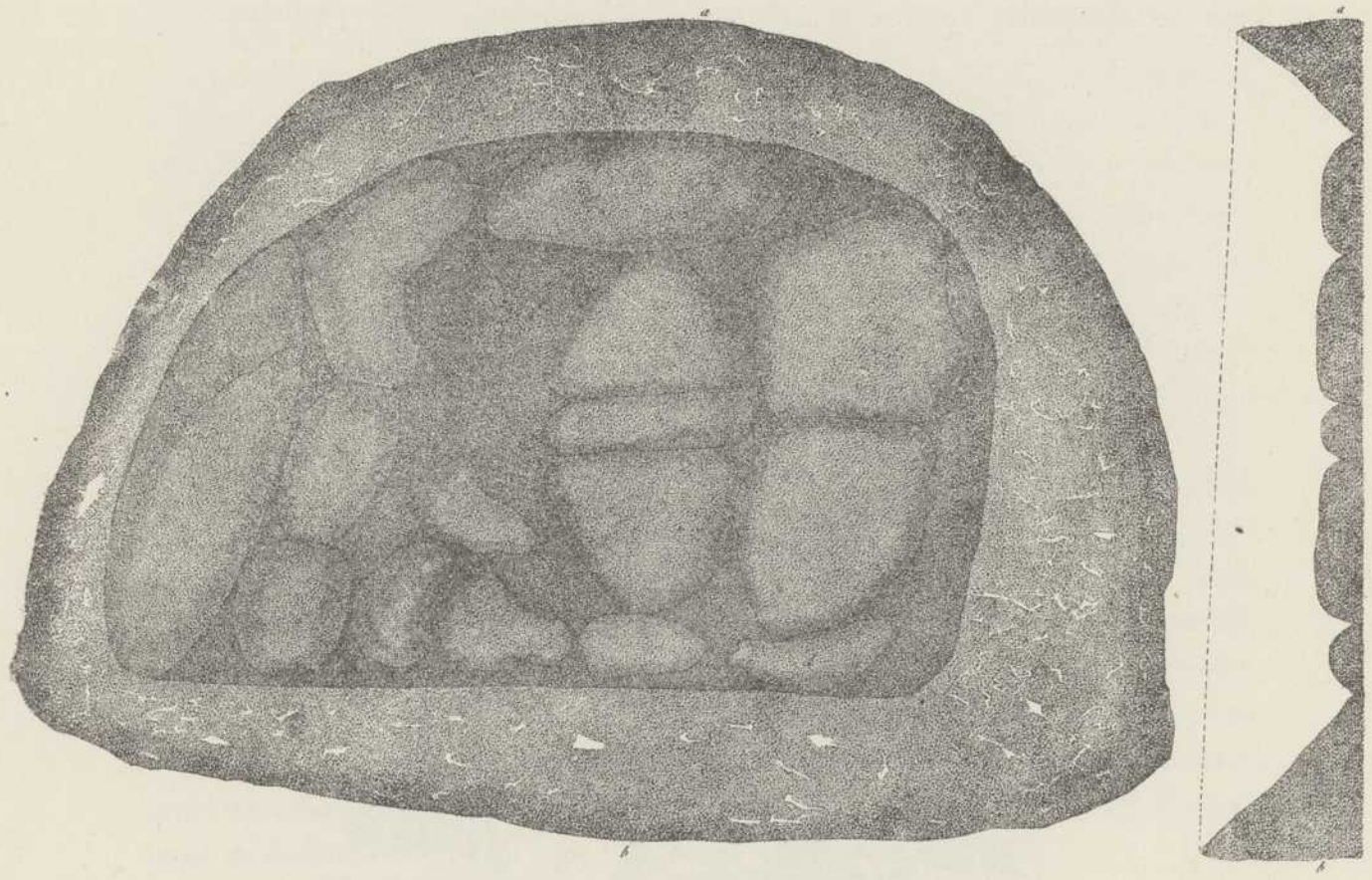


Fig. 37. — La Pierre Noire de la Kaaba
dessinée par Ali Bey, *Travels*, Londres 1816, vol. II, pl. LV, p. 76.

---

de tissu noir qui coiffe la Kaaba (voir pl. XLVI-XLIX). Elle a pour symétrique à l'angle ouest un simple morceau de marbre noir. Les pèlerins se succèdent devant la *Pierre Noire* selon un rythme soigneusement réglé, écartent à tour de rôle les pans du voile (fig. 38) et la baisent avec une ferveur sacrée qui n'a de comparable que l'empressement de la foule romaine à baiser l'orteil de saint Pierre dans la basilique du Vatican. Voir sur la *Pierre Noire* : Ali Bey, *Travels in Marocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria and Turkey*, 2 vol., Londres 1816, t. II, planche LV; et G. Courtellemont, *Mon voyage à la Mecque*, Paris 1896, p. 69.

[1] Djeddah fut peut-être fondée par des marchands persans au milieu du VIIe siècle; au temps de Mahomet, le havre servant de port à la Mecque s'appelait Soaïba (cf. tome Ier, p. 322). Désignée par le Khalife Othman comme port de la Mecque, Djeddah devint, à cause du pèlerinage, une des plus importantes relâches de la mer Rouge. Il y vint des navires de l'Extrême-Orient comme on en voyait auparavant à El-Djar, plus au nord, le plus ancien port de Médine. Cf. Sprenger, *Die alte Geographie Arabiens*, Berne 1876, p. 38.

en plus d'importance pour l'Égypte, échappait dès lors plus ou moins complètement au chérif. Le pèlerinage annuel des musulmans du Nil, parfaitement organisé, fut, dans une certaine mesure, militarisé — à cause des vols, exactions et sévices dont les pèlerins eurent de tous temps à souffrir de la part des rapaces Mecquois[1], en réalité pour servir de moyen d'influence politique.

Fig. 38. — Les pèlerins embrassant la Pierre Noire.
(G. Courtellemont, *Mon voyage à la Mecque*, Paris 1896, p. 69, redessiné.)

Ainsi donc dès 1480 au plus tard, Djeddah fut en fait un port égyptien et le soudan entretint à la Mecque, sous des appellations d'abord vagues et avec des pouvoirs imprécis au début, des contrôleurs ou conseillers, avec qui les chérifs se gardèrent d'entrer en conflit, et dont l'autorité grandit rapidement.

Lorsque mourut en 1495 (ou plus probablement en 1497), le chérif Mohammed ibn Barakat, son fils et associé Barakat II prit le pouvoir avec l'assentiment et la confirmation du soudan d'Égypte. Il devait régner, sous réserve de longues

[1] Sur le pèlerinage de Kaït Bey, cf. Wüstenfeld, *Chroniken*, t. IV, p. 293-296.

éclipses, jusqu'en août 1525. Ses dix premières années sont une lutte perpétuelle pour l'existence. Dès 1500, il est chassé de la Mecque par son frère Hiza, qui ne s'y maintient que le temps du pèlerinage et se réfugie à Yambo pour reprendre la Mecque en 1501, d'où il est expulsé à son tour par un autre frère Ahmed el-Gazan (1502), dont les troupes saccagent le sanctuaire. Le soudan El-Ghouri envoie son grand émir Kit el-Ragabi déposer Gazan. Barakat, avec l'appui du sultan, reprend le pouvoir. Arrêté à son tour par les Égyptiens, il est déporté au Caire. Gazan, ayant commis l'imprudence de revenir, est appréhendé par les Circassiens et mis à mort sur l'ordre du soudan. Un nouveau frère, Humeidha, prend le pouvoir sans réussir à se faire reconnaître au Caire et est remplacé, avec l'assentiment de Barakat, par un quatrième frère Kaït Bey Mohammed, qui occupe le pouvoir jusqu'à sa mort (début 1504-avril 1512). A ce moment, Barakat, ayant retrouvé la faveur d'El-Ghouri, est renvoyé au Hedjaz, où il règne désormais sans nouvelle expulsion, jusqu'à sa mort (1525), mais en laissant au Caire, comme gage d'obéissance, son jeune fils Abou Numei, âgé de sept ans, associé d'ailleurs théoriquement à son pouvoir, comme aussi un autre frère.

Cette esquisse des événements dynastiques intérieurs du Hedjaz suffit à montrer que le soudan d'Égypte parlait maintenant en maître aux Lieux Saints de l'Islam, et que, pesant de tout son poids sur le chérif, dont il tenait la dynastie dans le creux de la main, toujours maître de susciter contre lui ses frères, ses oncles ou ses cousins innombrables, il trouvait à Djeddah, qui était un des rares accès de cette côte inhospitalière et en tout cas le plus solide, un point d'appui pour sa flotte en vue d'une expédition vers le sud.

Très inférieur à ce qui précède était le crédit de l'Égypte sur les misérables escales de l'Yémen, où l'éloignement diminuait l'éclat du trône ensanglanté des Mameluks et la peur qu'il inspirait. L'heure de ces petits ports allait venir. L'île de Kamaran, à peu près déserte, servait de relâche aux pirates et reconnaissait en général l'autorité de Zébid. Les ports plus au sud étaient trop loin. Moka, avant le café, n'avait guère de réputation. Hodeidah, plus importante, avait des gouverneurs relevant de l'autorité qui était reconnue au Tihama. Dans toutes ces escales, on abordait, on s'embarquait, non sans risques; mais l'action de l'Égypte y était presque nulle. Tout au plus y vit-on passer quelques missions officielles et des échanges de cadeaux entre sultans ou imans de l'Yémen, chérifs de la Mecque et sultans d'Égypte; mais ces côtes n'étaient guère protégées et ne jouaient aucun rôle.

Aden avait une tout autre importance. C'était un port de premier ordre, admirablement fortifié par la nature, une escale obligée du commerce; son histoire, comme on a pu le voir, indissolublement liée à celle de l'Yémen montagneux, la faisait tantôt soumise, tantôt régie par des gouverneurs, tantôt pratiquement indépendante sous des rameaux dynastiques séparés, en relations guerrières aussi bien avec les tribus voisines, notamment avec celle de Lahadj, qu'avec l'Hadramaout, pays perdu et sans rayonnement. Au temps des Rassoulides, Aden avait quelquefois obéi à Zébid, plus souvent à Taïz, ou aux imans Zaydites. Sous les Tahirides, qui, au début du XVIe siècle, étaient maîtres de presque tout l'Yémen [1], elle fut donnée plusieurs fois en apanage à un prince de la famille; elle eut même des gouverneurs étrangers, des renégats au service de la dynastie yéménite, comme cet émir Morgan que nous apprendrons à connaître et qu'on disait abyssin.

Les ports des rivages africains de la mer Rouge : Souakim, Dahlac, Massaouah, chacun une petite île près de la côte, ne reconnaissaient pas l'autorité du Caire et gardaient leurs tyranneaux indigènes; mais ceux-ci comprenaient le danger de se mettre en opposition avec le puissant État du Nil, toujours prêt à intervenir dans les cas trop criants de piraterie : peu à peu se produisait une lente colonisation d'Égyptiens. Ces relations discontinues ne permettaient pas à El-Ghouri de se servir de ces escales comme bases navales. Elles ne devaient perdre leur indépendance qu'un demi-siècle plus tard. Souakim, plus proche, était plus obéissante. Dahlac, régie par une dynastie locale ancienne, subissait selon l'état des forces, l'influence de Djeddah ou de Zébid, ou même celle d'Aden. Massaouah relevait quelquefois de Dahlac, mais acceptait aussi, tout au moins à certaines époques, l'influence politique du Bahar Nagash, vice-roi éthiopien de la province maritime, dont la capitale était Debarua.

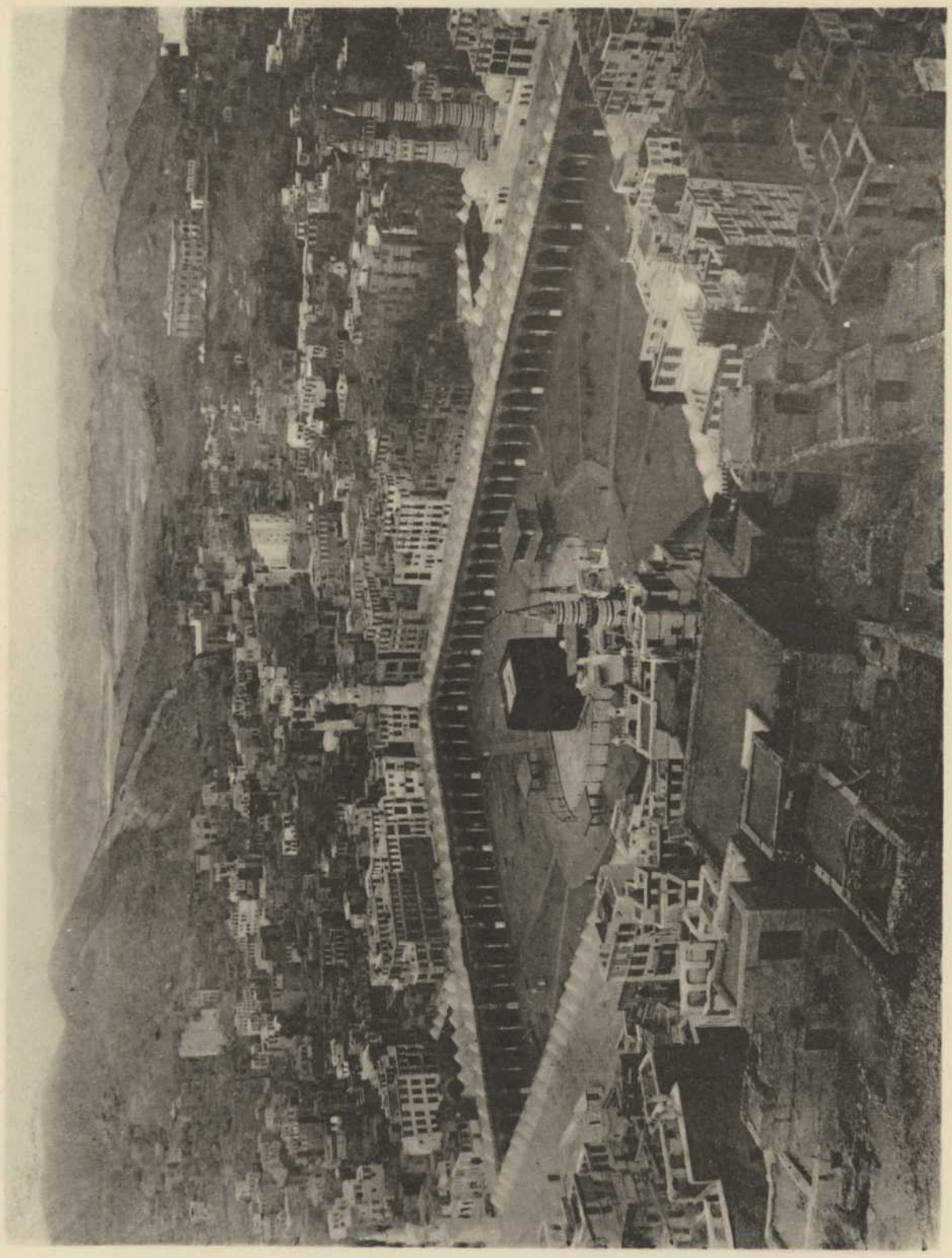
Le Bab el-Mandeb et la côte au delà étaient, plus encore, en dehors de l'action de l'Égypte, dont les marins ne dépassaient pas volontiers Djeddah. Sur les rivages africains du golfe d'Aden régnaient de petits potentats, Gallas ou Somalis, plus ou moins puissants et de race mélangée, arabes ou teintés de sang plus foncé.

Près de la baie de Tadjourah (alors sans aucun rôle connu, quoiqu'une *Tagurra* figure sur la carte d'Idrisi de 1192 (t. Ier, pl. XIV), était la bourgade maritime de Zeyla, destinée à jouer pendant un siècle, dans les guerres inexpiables entre l'Abyssinie et le royaume des Adels, dont elle était la capitale, un

---

[1] Ci-dessous, au chapitre VI.

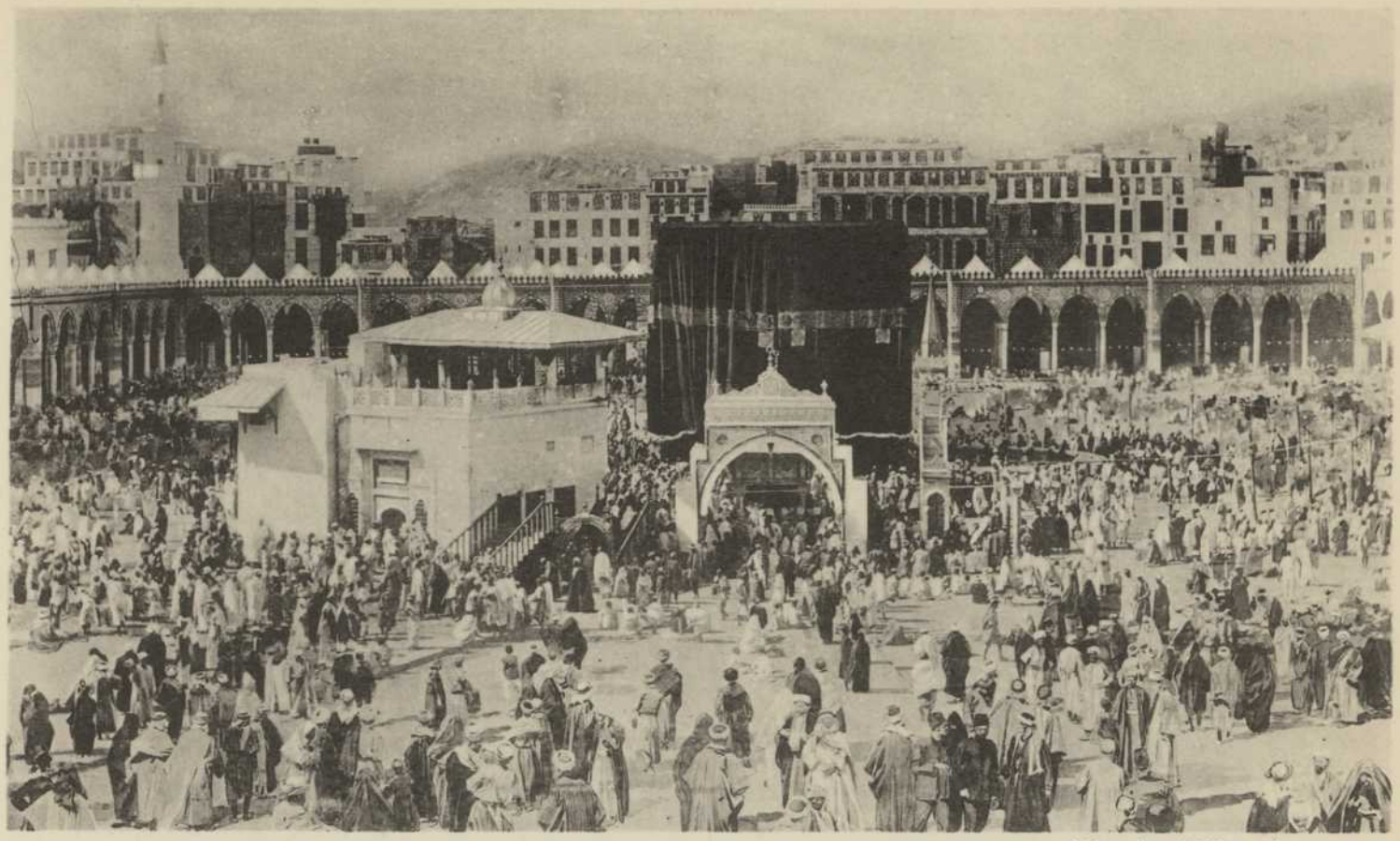
LA MECQUE.



L'Illustration, cliché Gervais-Courtellemont.

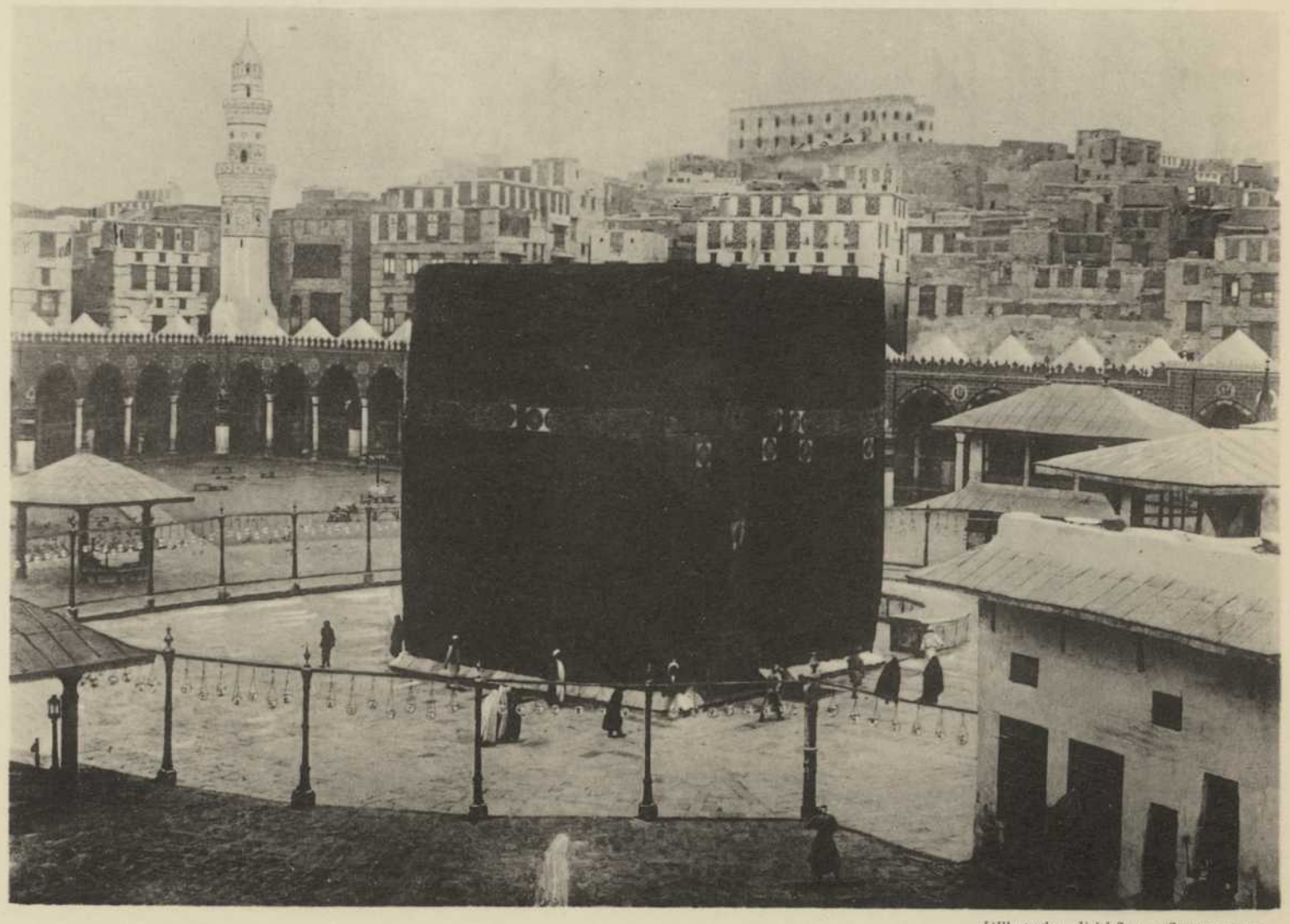
La Mecque. Vue d'ensemble de la grande cour de la Kaaba.

LA MECQUE.



L'Illustration, cliché Gervais-Courtellemont.

1. — La grande cour pendant le Pèlerinage.



L'Illustration, cliché Gervais-Courtellemont.

2. — Le cœur de l'Islam : la Kaaba, drapée d'une étoffe de soie noire.

LA MECQUE.

L'Illustration, cliché Gervais-Courtellemont.

Après la prière, dans la mosquée.

LA MECQUE.

L'Illustration, cliché Gervais-Courtellemont.

La porte du Salut, donnant accès à la mosquée.

LA MECQUE.

L'Illustration, cliché Gervais-Courtellemont.

1. — Un campement de la caravane des pèlerins.

L'Illustration, cliché Gervais-Courtellemont.

2. — La prière à la Kaaba.
Dans l'angle de droite en haut, le grand Imam donnant le signal de la prière. Le même est vu de dos au premier plan.

rôle disproportionné avec son insignifiance[1]. Elle avait eu sa dynastie glorieuse. Son souverain le plus brillant, Saad ed-Dine, avait été écrasé par les Abyssins en 1402. Elle achevait de disparaître dans les compétitions des *gârads* ou gouverneurs autonomes et nous verrons vers 1525 surgir du même pays un guerrier de premier plan, l'iman Grange, conquérant de l'Abyssinie. Démunie de marins par elle-même, la rade de Zeyla servait de relâche aux navigateurs. Les sultans d'Égypte n'en furent jamais suzerains. Très analogue était la situation à Berbera, à 200 kilomètres plus à l'est, plage misérable, quoique meilleure que Zeyla, et marché important fréquenté par les populations encore plus misérables de l'intérieur de la Somalie orientale. Elle est loin d'avoir joué un rôle comparable à celui de Zeyla. L'Égypte y était pour ainsi dire inconnue[2].

Telle était la situation dans la mer Rouge et à l'entrée de l'océan Indien, quand, brusquement, El-Ghouri dut, ne comptant que sur lui-même et poussé sans aucun doute par des appels à l'aide du sultan du Guzerate, Modhafer Shah, organiser une campagne navale contre la flotte portugaise du Malabar. Une fois sa détermination prise, il faut reconnaître que, malgré son désastre des côtes de Cilicie, l'action égyptienne se développa avec audace.

Utilisant les matériaux précaires restés disponibles dans l'arsenal en ruines de Qolzoum-Suez, le soudan mit à la tête de ce grand œuvre un pacha énergique un Kurde de race, l'émir Hussein el-Mouchrif (appelé plus souvent Mir Hussein ou Hussein al-Kurdi). C'était un homme cruel et même sanguinaire, tenant tout le monde par la terreur. Grand mangeur, il avait la réputation de dévorer à lui seul un mouton rempli de pilaf. Son maître, voulant écarter ce redoutable intrigant qui s'entendait mal avec les Tcherkesses du palais, l'envoyait en mer Rouge avec une large prébende, l'exploitation de la ville de Djeddah, riche du passage des pèlerins. Il recevait en même temps la mission difficile d'arrêter les progrès maritimes des Portugais et des Francs en général[3]. A cause de la farouche énergie du personnage, ce choix était heureux. Une flotte fut équipée en un tournemain : elle comprenait, d'après Kutb ed-Dine, cinquante voiles. Selon la pratique constante, comme on manquait d'ingénieurs et d'officiers mariniers musulmans, tout ce qu'on put trouver de compétences navales chrétiennes fut

---

(1) On a vu au tome Ier, p. 353-364, les guerres incessantes des Adels et des Abyssins jusqu'à la fin du xve siècle, et l'état du royaume de Zeyla au début du xvie siècle.

(2) Plus loin, chap. v, § 4.

(3) Cf. F. Wüstenfeld, *Chroniken*, IV, p. 298.

La campagne de Mir Hussein est racontée aussi par Kutb ed-Dine, *Bark Yamani*, traduit par S. de Sacy, *Notices et Extraits*, t. IV, p. 421 et seq.

réquisitionné dans les ports musulmans d'Égypte et de Syrie. Les malheureux, brutalement saisis à terre ou à bord des navires neutres, furent contraints comme charpentiers à construire la flotte, puis embarqués sur les vaisseaux arabes et mis sous le commandement de ces renégats qui foisonnaient dans toutes les escales du Levant, Italiens pour la plupart. Ils se mettaient volontiers au service des sultans contre les Chrétiens. Une fois armée, cette flotte, hâtivement construite, fut concentrée devant Tor du Sinaï en attendant de pouvoir opérer contre les Portugais[1].

Elle manquait de moyens nautiques scientifiques et surtout de cartes. L'hydrographie de la mer Rouge ne fut relevée qu'une trentaine d'années plus tard du sud au nord par l'amiral de Castro. Les planches LIII et LIV, représentant des portulans de la seconde moitié du XVIe siècle, mais très en retard sur leur époque et comparables plutôt à ceux du XVe siècle, montrent le peu qu'on en savait[2].

Les navires appareillèrent vers le sud (début de 1507). Hussein pilla d'abord Yambo et fit une longue escale à Djeddah. La ville avait eu autrefois de bonnes murailles, qu'avait encore vues Ibn Goubaïr en 1320. Elles étaient depuis longtemps rasées, mais devaient être reconstruites peu d'années après (1511), par le même Hussein[3]. Probablement les sollicitations des émirs du Guzerate le décidèrent à se hâter. Sa force combattante devenue imposante comprenait douze grosses unités. Contrairement à tout ce qu'on aurait pu croire, cette flotte eut le courage de franchir le Bab el-Mandeb et d'aller à la recherche des Portugais. Elle s'avança prudemment, touchant d'abord aux côtes de l'Yémen, à Djizan en face des îles Farsan (mai 1507). Les autorités affolées se réfugièrent dans l'île de Kamaran et la flotte circassienne les y suivit, laissant une garnison. Puis elle réquisitionna des vivres à Moka. Peu après, le gros de la flotte, avec Mir Hussein, arriva devant Aden, qui obéissait alors au pacha Morgan ez-Zaferi, gouver-

---

(1) D'après une lettre de Domenico Capello, consul de Venise à Damiette, du 24 novembre 1503; Cf. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 521.

Il n'est pas facile de préciser en quelle année cet armement fut commencé, probablement dès 1504. Le ms. de Yahia assigne, à son f° 139, d'après Kutb ed-Dine, à l'an 908 H = 1502, le premier voyage des Portugais aux Indes; il met la même année l'armement naval de Hussein, anticipant aussi de plusieurs années sur la date réelle.

(2) Chacune de ces planches comporte les explications nécessaires.

(3) Si l'on s'en tient à Kutb ed-Dine, le rétablissement des murailles aurait eu lieu avant l'expédition maritime contre Diu, donc en 1507-1508; mais, d'après Wüstenfeld (*Chroniken*, t. IV, p. 299), la reconstruction serait de l'an 917 Hégire = 1511, et cette date est plus vraisemblable, car Hussein revint à Djeddah dès sa défaite que nous allons voir, et y resta jusqu'en 1515-1516. Il eut alors le temps de faire ériger sa fortification. Cf. S. de Sacy, *Notices et Extraits*, t. IV, p. 421.

neur du sultan Tahiride Amer Ez-Zafer[1]. Des vivres furent sollicités poliment et accordés par peur d'une occupation militaire. C'est de là que l'on fit voile vers Diu, possession de Mouzafar ibn Mohammed Shah, dit El-Khowaresmi, roi de Cambaye, adversaire acharné du Portugal et, de ce fait, allié naturel de Mir Hussein, auquel il ménagea la réception la plus honorable.

Le vice-roi des Indes était toujours le vieux d'Almeida[2]. Il guerroyait depuis plusieurs années contre le Zamorin, et ce dernier, faisant flèche de tout bois, utilisait les services des rénégats de toutes les races. Deux d'entre eux, qu'il mit à mort sur un soupçon de trahison, lui fabriquaient des canons, et il avait auprès de lui le voyageur Varthema, également renégat. Ce dernier prit la fuite en février 1506, pour se réfugier auprès de D. Lorenzo, fils du vice-roi d'Almeida, alors à Chaul. Varthema se mit au service des Portugais et combattit dans leurs rangs, au point d'être fait chevalier à la bataille de Panane le 6 décembre 1507; il s'embarqua sur le navire de l'Italien Marchioni, et arrivé à Lisbonne, y raconta ses voyages, qu'il embellit[3].

Au cours de l'été 1508, la flotte portugaise, sous Don Lorenzo, croisait sur la côte de Cananore et Cochin[4]. Ayant débarqué dans le port de Chaul, il y était peu sur ses gardes, lorsque la flotte égyptienne se présenta en surprise. Un combat furieux s'engagea, d'abord égal, puis malheureux pour les Portugais. La flotte des Guzeratis, sous son capitan Malek Azz, gouverneur de Diu, se joignit aux Égyptiens et coupa la retraite aux navires de Lorenzo. Ce dernier fut tué à bord du vaisseau amiral. L'escadre, composée de huit navires, subit un grand désastre (automne 1508).

Par une politique habile d'alliance avec les cheikhs du Guzerate plus ou moins hostiles à Malek Azz, le vice-roi contraignit son adversaire à une attitude prudente. Il sut tenir tête au malheur et rétablir ses affaires. Rassemblant ses disponibilités maritimes fort réduites, les autres éléments navals étant entre les mains de d'Albuquerque, il ne songea qu'à engager à son tour la flotte égyptienne devant Diu.

Au moment où il commençait sa concentration, une grave complication vint l'entraver : l'arrivée (au début de décembre 1508), quelques semaines après la

---

(1) C'était, d'après les récits probablement erronés des Portugais, un renégat abyssin, qu'ils appellent *Mira Mirjão*, c'est-à-dire l'émir Morgan.

(2) D'Almeida, premier vice-roi de 1504 à 1509.

(3) Voir ci-dessus, p. 115, n. 4, et *Varthema*, p. x et seq.

(4) *Varthema* (p. 117 et seq.) a très bien décrit cette côte et ses villes.

défaite, de d'Albuquerque, décidé à faire usage contre le vice-roi des lettres secrètes et cachetées de son roi, dont il connaissait le contenu, lui conférant d'ores et déjà le gouvernement des Indes pour valoir à l'expiration du terme de trois années imparti à d'Almeida [1]. C'était une de ces inconséquences trop fréquentes chez les rois lusitaniens, d'hésiter à réunir en une seule main trop de puissance. Pratiquant la théorie : diviser pour régner, ils ne craignaient pas de dresser les uns contre les autres des chefs armés de pouvoirs contradictoires, créant ainsi le conflit là où l'entente et la concorde eussent été indispensables. C'était nuire au développement harmonieux de la conquête. En séparant les pouvoirs du vice-roi de ceux du chef militaire; en conférant à ce dernier des lettres de service à longue échéance, Manoel poussait les deux hauts personnages à se refuser mutuellement leur concours armé au moment le plus critique et suscitait leur méfiance et leur jalousie réciproques. C'est une chance qu'en fait les deux hommes de guerre eussent exercé leurs talents sur des champs d'opération éloignés les uns des autres.

Ainsi, d'Albuquerque n'avait pas, jusque-là, fait usage de ses pouvoirs secrets. Outré d'avoir été contrecarré dans sa politique à Ormuz et de l'accueil empressé réservé à ceux de ses capitaines qui l'avaient abandonné et dénoncé, il arrivait, décidé à supplanter d'Almeida et en ayant le moyen.

Entre ces deux hommes s'opposaient deux politiques. D'Almeida, moins grand, mais plus sage et plus prudent, hanté par la médiocrité des moyens dont disposait son pays, voulait concentrer l'activité portugaise sur une place unique servant de base aux croisières de la flotte, suffisante d'après lui à contrôler et monopoliser le commerce des épices. Il estimait, avec raison, irréalisable une politique d'extension sans limites : « Plus grand sera le nombre de vos places, écrivait-il à D. Manoel, plus sera faible votre pouvoir. Soyons maîtres de la mer, car si nous ne le sommes pas, tout sera aussitôt contre nous. . . . Tant que vous serez puissant sur la mer, vous tiendrez les Indes en votre pouvoir, et si vous n'avez pas ce pouvoir, la possession d'une forteresse sera de peu d'utilité pour vous. » D'Albuquerque, d'un esprit plus vaste, d'un tempérament plus entreprenant, recherchait au contraire la conquête, voulait contrôler et dominer tous les points vitaux des communications et créer partout des forteresses. Sa politique l'emporta : elle devait réussir au début, mais comportait des germes de mort que l'on verra se développer jusqu'à l'anéantissement de l'empire portugais des Indes.

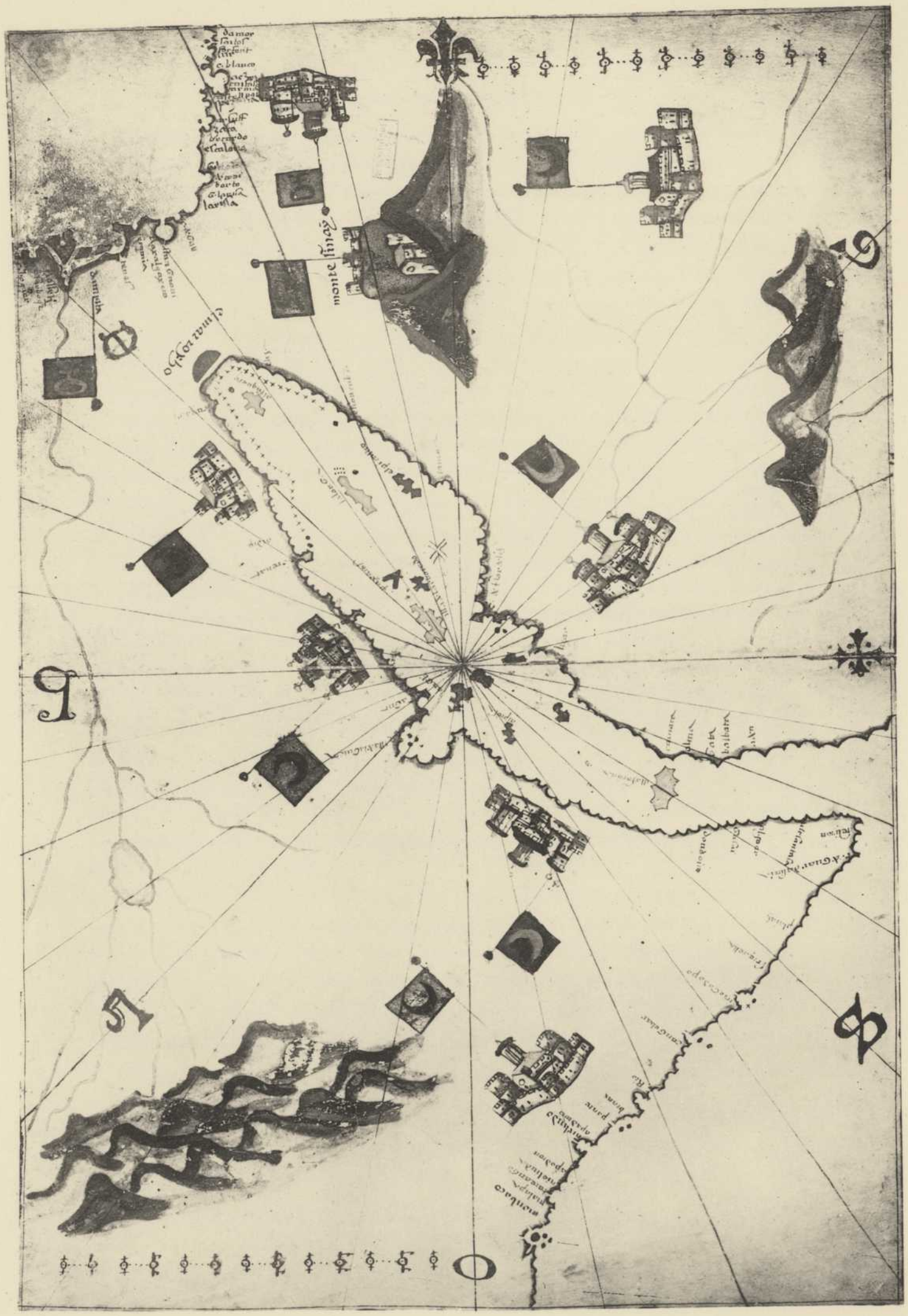
---

[1] *Commentaries*, t. I, p. 20.

Fragment d'un portulan portugais inédit, vers 1535.

Ce portulan, qui a figuré à l'Exposition d'Histoire Économique d'Amsterdam en 1929, a été daté d'après sa partie occidentale, qui représente l'Amérique du Nord. Il s'y trouve une nomenclature portugaise du Saint-Laurent, qui n'a été exploré qu'en 1534. Les résultats de cette exploration ont été connus rapidement en Europe. Le portulan n'est donc pas antérieur à cette date.

La partie orientale représentée ici n'offre aucun progrès en ce qui concerne la mer Rouge et a été dessinée d'après des prototypes attardés.



Atlas portulan dit espagnol, en réalité portugais, anonyme et *inédit*, de la Bibliothèque du Havre (vers 1560).

Voir la notice au verso.

Par sa nomenclature, ce document est plus près des atlas de Ptolémée de la fin du xve siècle que des cartes modernes. Par lui-même, il pourrait avoir été dessiné dans les premières années du xvie siècle. Mais si on le considère comme de la même époque que le reste de l'atlas, qui offre en lui-même une certaine homogénéité, il serait plutôt des environs de 1560, car, sur les cartes du Nouveau Monde, Terre-Neuve, prise par les Anglais en 1583, porte encore le drapeau portugais. D'autre part Rio de Janeiro, fondée par les Français en 1557, ne figure pas.

Cependant, d'après Hamy (*Les Reinel*, p. 122), l'atlas de treize cartes de la bibliothèque du Havre sort manifestement de l'atelier de Salvat de Pilestrina et représente la totalité du monde connu vers 1520; mais cette appréciation, on vient de le voir, ne saurait être exacte.

La nomenclature de cette carte est, pour la mer Rouge, très pauvre. La côte arabique ne porte aucun nom exact. Suez manque, remplacée, trop loin vers le sud-est, par *Cliza* (= Clysma ou Suez). Tor manque, remplacée par *Esion cabo* (= Eziongaber ou Elat). On ne voit figurer ni La Mecque, ni Médine, ni Yambo, ni Djeddah.

Même l'étranglement du Bab el-Mandeb manque. En face, en Arabie, est le nom de *Balbata*, qui signifie Bab el-Mandeb. Dans le détroit, est une grande île, *Illa Forana* (?). En face, est marqué le nom de *Camara* (île de Kamaran), puis *Aden*.

Sur la côte africaine de la mer Rouge, figurent *Cazair* (Kosseir) trop au nord, et *Aidip* (Aidhab). Il n'y a ni Souakim, ni Massaouah, ni Zeyla. *Dondoira* = peut-être Berbera. *Guardasinia* = le Gardafui.

Sur la côte africaine de l'océan Indien, on relève *Mocodopo* (Mogdishou), *Nirlindo* (Mélinde), *Candebar* (Zanzibar) et *Monbaco* (Monbassa).

D'Albuquerque, en arrivant à Cananore (pl. LV et LXI), y trouva le vice-roi en pleins préparatifs contre la flotte égyptienne de Mir Hussein. D'Almeida avait appris, par des officiers de la flotte arrivée quelques jours auparavant, qu'un ordre du roi de Portugal le rappelait à Lisbonne. Une grande amertume le saisit. D'Albuquerque exigea la remise de son autorité; d'Almeida s'y refusa sous prétexte que ses trois ans de fonction n'étaient pas complètement expirés[1]. D'Albuquerque brisa les scellés recouvrant les patentes royales, par lesquelles lui était conféré le pouvoir. Il se déclara gouverneur des Indes en même temps qu'amiral de la flotte, par conséquent chargé de combattre la flotte égyptienne. D'Almeida, c'était bien naturel, voulait venger son fils lui-même. Pour gagner du temps, il donna accueil à toutes les plaintes lancées contre d'Albuquerque par ses subordonnés : on reprochait surtout au grand capitaine d'avoir perdu des mois à l'expédition d'Ormuz, alors qu'il avait l'instruction catégorique de s'embosser au Gardafui contre le commerce arabe. Le vice-roi, dans le but unique d'annihiler son concurrent, le mit en état d'arrestation et le fit partir pour Cananore, où il devait subir une enquête rigoureuse sur des plaintes en partie inventées.

A Diu, Malek Azz n'osait prendre trop ouvertement parti contre le Portugal. Mir Hussein et ses 200 voiles ne purent compter sur un appui complet. La bataille s'engagea dans de bonnes conditions pour les Portugais. Le navire de Mir Hussein fut coulé et toute sa flotte capturée. Il y eut un grand carnage et de belles prises de guerre. Malek Azz eut l'habileté d'envoyer des félicitations au vainqueur, et Diu ne fut pas occupée. Les forces portugaises n'auraient sans doute pas suffi à la prendre, moins encore à la garder. Mais Mir Hussein, blessé, trouva des complicités à terre. Avec quelques voiles de fortune et les débris de ses équipages, il sut tromper la vigilance des Portugais et reprit, fort piteux, le chemin de la mer Rouge.

On ne sait rien sur ses mouvements au retour. Des indices permettent cependant de penser qu'il chercha des compensations contre le sultan de l'Yémen, car la chronique de Yahia indique qu'en l'année 1509 Malik ez-Zafer perdit toute sa flotte[2]. Comme on ne lui connaît aucune campagne maritime, l'explication la plus vraisemblable est que Mir Hussein visita tous ses ports et y râfla les barques et vaisseaux disponibles. Puis il regagna Djeddah, d'où il s'était élancé

---

[1] *Commentaries*, t. II, p. 1 et seq.; Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 134 et seq. On y trouvera le récit détaillé du conflit entre les deux hommes de guerre.

[2] Voir plus bas, p. 230.

si plein d'orgueil, se gardant bien de retourner en Égypte pour s'exposer au courroux de son maître, et trouvant à cette abstention une excuse dans l'exercice de sa charge de pacha de Djeddah, qui lui avait été conférée au départ. El-Ghouri comprit la nécessité de se ménager la bonne volonté et l'appui des princes de la mer Rouge, très surexcités par la nouvelle répandue comme une traînée de poudre à travers l'Yémen, des éclatants succès des Francs depuis le Gardafui jusqu'à Ormuz et aux Indes.

C'est à ce sentiment qu'il faut attribuer une mission de deux envoyés égyptiens chargés d'apporter des cadeaux au sultan Tahiride Amer ez-Zafer de l'Yémen, en 1510[1]; les délégués furent reçus avec honneur, chargés à leur tour de cadeaux au retour (parmi lesquels, dit-on, deux éléphants), et renvoyés en Égypte par les soins du pacha d'Aden.

Les atrocités habituelles sur les prisonniers signalèrent la victoire navale de Diu. Attachés aux bouches des canons, ils furent mis en pièces par le tir contre leur propre ville. Le vice-roi d'Almeida redescendit vers Cananore et Cochin (8 mars 1509) (pl. LV). D'Albuquerque le félicita de sa victoire et lui dit que, puisqu'il avait rétabli son prestige, rien ne s'opposait plus à ce qu'il accomplît les ordres du roi et lui transmît les pouvoirs. A ce moment venait d'arriver du Portugal Diego Lopez de Sequeira, chargé, avec quatre navires, d'une opération contre Malacca (fin 1508)[2]. Le vice-roi fit part à ce dernier de son intention de rentrer au Portugal; mais il voulait aussi emmener de force son compétiteur pour s'expliquer devant le roi. Il offrit à Sequeira d'assumer provisoirement la fonction de chef-capitaine des Indes. Le nouvel arrivé refusa sagement de se mêler à la querelle, laquelle s'aggrava vite[3]. D'Almeida tenait d'Albuquerque en son pouvoir et ce dernier paraissait perdu quand, heureusement pour lui, arriva à Cananore, où était interné l'amiral, son neveu le maréchal Fern. Coutinho, parti du Portugal en mars 1509 avec un renfort naval de quinze voiles. Ses instructions l'invitaient à considérer son oncle comme gouverneur des Indes. Il prit ce dernier à son bord et le conduisit à Cochin (29 octobre 1509). Tous deux débarquèrent en apparat. Le vice-roi, voyant désormais d'Albuquerque reconnu comme gouverneur des Indes par une partie des forces portugaises, subit la loi du plus fort. Il remit ses pouvoirs à son rival heureux et s'embarqua aussitôt (5 novembre 1509). Il devait périr misérablement quelques semaines

---

(1) Voir plus bas, p. 230.

(2) Son armada est dessinée au f° 15 du *Livro das Armadas* pour l'année 1508.

(3) *Commentaries*, t. II, p. 31.

plus tard sur la côte occidentale d'Afrique, dans la baie de Saldanha[1], au cours d'une échauffourée contre des Cafres à demi nus, pendant un débarquement pour faire de l'eau, suivi de cruautés, à l'ordinaire des hommes de guerre de cette rude époque. Il était âgé de soixante ans (1er mars 1510).

---

[1] Ainsi nommée parce que Saldanha y avait fait escale et découvert un excellent point d'eau.

LES FORTERESSES PORTUGAISES DES INDES.

1. — Cananore.

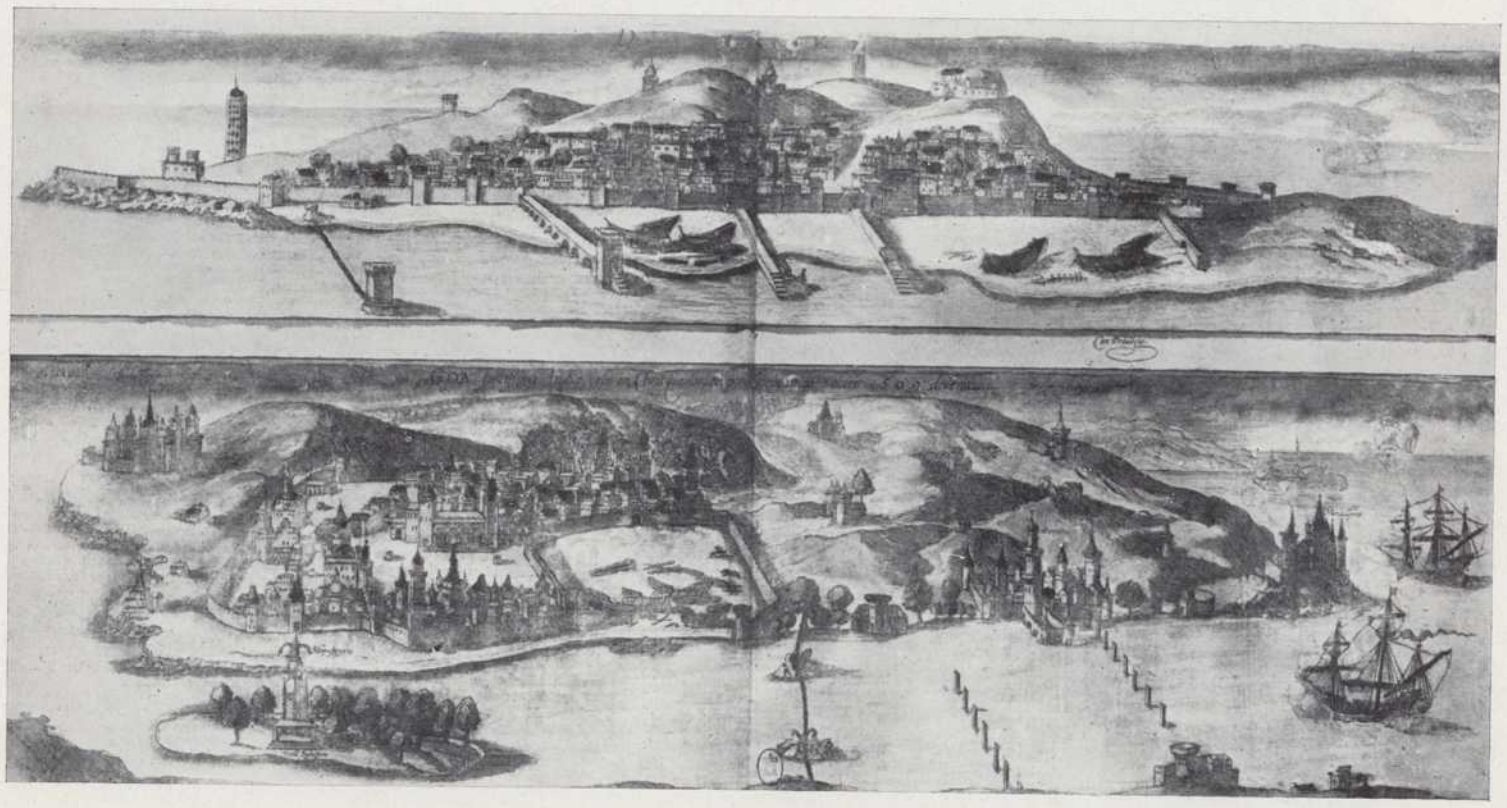
2. — Cochin.

(Miniatures inédites du Ms. Port. 7 et 8, 2e partie de la Biblioth. Nat. Paris : P. Barreto de Rezende, *Livro do Estado da India Oriental*, 1635.)

LES FORTERESSES PORTUGAISES DES INDES.

1. — La forteresse de Diu (Dio).

(Miniatures inédites du Ms. Port. 7 et 8 de la Bibl. Nat. Paris : P. de Rezende, *Livro do Estado da India Oriental*, 1635.)



2. — Diu (en haut) et Goa (en bas), au milieu du XVIe siècle.

(*Goa fortissima Indiæ urbs in Christianorum potestatem anno saluti 1509 deuenit.*)

(F. Braun et G. Hogenberg, *Civitates orbis terrarum*, ouvrage qui eut, à partir de 1572, de nombreuses éditions dans toutes les langues et sous des titres divers [p. 58 de l'édition de 1577].)

Ces gravures ont passé dans la collection de P. d'Avity, *Le monde ou la description générale des quatre parties du monde*, 2e édition, augmentée par F. Rauchon, Paris 1643, t. V, Vx V, *Asie, Indes Orientales*, pl. 445 et 585.

LES INDES PORTUGAISES.

Vieux Goa. L'arc de triomphe des Vice-Rois.

Le personnage central est Vasco de Gama, que le peuple appelle en mahrati *Fari Raza* = Roi venu de la mer.

En haut, sainte Catherine, fêtée le 25 novembre, date de la seconde conquête de Goa.

Ce portique, élevé en 1597 par le vice-roi Fr. de Gama, arrière-petit-fils de Vasco de Gama, en l'honneur de son ancêtre, a remplacé une tour antérieure. Ce fut, plus tard, le lieu de réception officielle des Vice-Rois à leur débarquement. On y lit l'inscription : *Reinando el Rey D Phelipe I° nesta citade em que Dom Vasco de Gama, 1° Conde almirante descobridor e conquistador da India, sendo Viso rei o Conde Dom Francesco da Gama seu bisneto o ano D 97.*

(Cf. R. P. Gab. de Saldanha, *Historia de Goa*, Nova-Goa 1926, t. II, p. 214.)

LES INDES PORTUGAISES.

Vieux-Goa. Couvent de Saint-Jean-de-Dieu (fin du XVIe siècle).

CHAPITRE V.

D'ALBUQUERQUE, DEUXIÈME GOUVERNEUR DE L'INDE PORTUGAISE (1509-1515). PREMIÈRE CROISIÈRE PORTUGAISE DANS LA MER ROUGE (1513).

---

§ 1. — PRISE DE GOA (1510) ET DE MALACCA (1511).

Attaque de Calicut. — Mort de Coutinho. — Projet d'expédition en mer Rouge. — Opérations devant Goa. — Première capture de la place. — D'Albuquerque y fixe le siège du gouvernement. — Arrivée des flottes de A. de Noronha et de M. de Vasconcellos. — Prise définitive de Goa, 25 novembre 1510.

Échec de Lopez de Sequeira devant Malacca (1510). — D'Albuquerque à la rescousse, mai 1511. — Prise de Malacca, milieu 1511. — Naufrage de d'Albuquerque. — Reconnaissance de l'archipel des Moluques par d'Abreu.

§ 2. — L'ATTAQUE D'ADEN (1513).

Mission de Trevisiano au Caire (1511). — La riposte de d'Albuquerque. — Campagne dans la mer Rouge pour empêcher la reconstitution de la flotte égyptienne. — Départ de Goa (8 février 1513). — Socotora.

Aden : son importance historique. — Description de Marco Polo, Ibn Batoutah et Varthema. L'escalade des murailles d'Aden (mars 1513). — Échec de l'opération.

§ 3. — LA PREMIÈRE CROISIÈRE PORTUGAISE DANS LA MER ROUGE (1513).

Entrée dans la mer Rouge. — Kamaran. — Impossibilité de remonter jusqu'à Djeddah. — Dahlac : son importance. — Description par Yakout. — Sa prospérité : les pêcheries de perles. — Visite de Bruce et de Rüppel.

Massaouah : sa dépendance de Dahlac. — Sa description par Féret et Galinier. — Arkeeko.

§ 4. — ZEYLA ET BERBERA (1513).

Périm. — Attaque de Zeyla par Gomez et Ruy Galvão. — Historique de cette escale, son importance dans l'histoire de l'Abyssinie au XVIe siècle. — Les auteurs arabes. — Ibn Batoutah. — L. de Varthema. — Salt (1804).

Berbera. Visites de Rochet d'Héricourt, de Cruttenden et de Burton.

Second passage de d'Albuquerque à Aden, second échec, 4 août 1513. — Retour aux Indes, décembre 1513.

Croisière de Pero d'Albuquerque à Socotora et au cap Gardafui. — Son exploration du golfe Persique jusqu'aux îles Bahrein (milieu 1514).

§ 5. — ORMUZ SOUMISE, MORT DE D'ALBUQUERQUE (16 DÉCEMBRE 1515).

D'Albuquerque devant Ormuz (hiver 1515). — Assassinat du reis Hamid. — Soumission du roi d'Ormuz (1er avril 1515). — Achèvement de la forteresse portugaise. — Intrigues du shah de Perse. — D'Albuquerque s'embarque pour les Indes gravement malade (8 novembre 1515). — Il apprend en route son remplacement par Lopo Soarès. — Sa mort (16 décembre 1515).

§ 1. — PRISE DE GOA (1510) ET DE MALACCA (1511).

D'Albuquerque s'établit à Cochin comme deuxième gouverneur de l'Inde portugaise (novembre 1509). Aussitôt il déploya des talents considérables. Recevant du golfe d'Aden et de Socotora des nouvelles inquiétantes de Duarte de Lemos, il lui envoya des renforts et quelques navires sous le commandement de Diego Correa pour remplacer ceux qui avaient trop souffert de cette dure navigation continue[1]. Il conçut aussitôt l'intention d'aller lui-même dans la mer Rouge. Mais les ordres impératifs de son roi lui commandaient de ruiner Calicut. La double attaque de cette place par terre et par mer ne réussit pas[2]. D'Albuquerque fut sérieusement blessé. Le maréchal de Coutinho, après avoir pénétré dans le palais du Zamorin, s'y fit tuer (4 janvier 1510). D'Albuquerque dut se retirer vers Cochin après avoir incendié la ville.

Fig. 39. — Goa.
(Blaeu, 1630.)

Il reprit aussitôt son projet d'expédition à la mer Rouge, faisant même, de Cochin, avec 23 vaisseaux, un faux départ, le 10 février 1510. Il revint après quelques jours, n'ayant pas dépassé les îles Mergui (*Mergeu*). Changeant totalement ses projets, il prit pour objectif l'île de Goa qu'on lui représentait comme une proie riche et insuffisamment défendue. Capitale d'un royaume musulman, son rajah était Adel Shah, appelé aussi Idalkam et que les auteurs portugais désignent sous le nom de *Hildalção*[3].

---

(1) *Commentaries*, t. II, p. 60.

(2) Nous ne nous étendons pas sur les événements de la guerre terrestre aux Indes. Voir Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 182 et seq.

(3) Il y a plusieurs livres sur l'histoire de Goa; le plus ancien est celui du R. P. L. Cottineau de Klaguen : *An historical sketch of Goa, the metropolis of the Portuguese settlements in India*, Londres 1831. *Commentaries* (t. II, p. xcvi) donne d'assez longs extraits de cet ouvrage. Le livre le plus complet est celui du R. P. Gabriel de Saldanha, *Historia de Goa*, 2e édition, 2 vol., Nova Goa, I, 1925, II, 1926. Cf. aussi Tolbort, *On the Portuguese settlements in India*, in *Journ. Asiatic Soc. of Bengal*, 1874; et J. Nic. da Fonseca, *An historical and archeological sketch of the city of Goa*.

Sur l'importance de Goa pour la domination portugaise aux Indes, cf. la lettre de d'Albuquerque

Sur les conseils d'un corsaire hindou, Timoja, il se décida à l'attaquer sans attendre l'assistance espérée des chefs indigènes[1].

Goa fut prise d'assaut sans trop de peine. On n'y fit point de quartier. Tous les musulmans mâles furent passés au fil de l'épée. Les habitants furent entassés pêle-mêle dans une mosquée à laquelle on mit le feu. Un certain nombre de femmes furent données aux soldats, converties au christianisme et firent souche de Portugais; ainsi commença, presque sous le patronage officiel, cet abus du métissage, si propre à détruire la force et l'énergie de la race lusitanienne du XVIe siècle. Cependant Adel Shah, le rajah évincé de Goa, ne se tenait pas pour battu et assiégeait l'île, séparée de la côte par un simple chenal. Il la reprit même un instant. Des négociations avaient amené d'Albuquerque à une évacuation provisoire (20 mai 1510). Gardant sa flotte sur la barre de Goa, ce dernier maintenait la place bloquée. Plusieurs mois se passèrent avant qu'il eût rassemblé ses moyens pour une nouvelle attaque. Il eut d'ailleurs à combattre l'indiscipline chez ses propres capitaines, outrés de la pendaison d'un certain Ruy Diaz, coupable d'une intrigue avec une captive musulmane que s'était adjugée le Grand Amiral[2].

L'arrivée, en août, de Diego Mendez de Vasconcellos, parti du Portugal au printemps avec quatre navires destinés à attaquer Malacca, projet auquel tenait la cour, renforça les moyens du vice-roi. Il y joignit encore les forces ramenées de Socotora par Lemos et Fr. Pantoja à la fin d'août.

L'attaque contre Goa, commencée le 25 novembre 1510, eut un plein succès et cette fois la ville fut définitivement conquise, non sans consciencieuse razzia et de nouvelles atrocités qui coûtèrent la vie à 6000 indigènes.

Aucun temps ne fut perdu pour la fortification de l'île, comme le prouvent les planches LVI et LVII. Personne ne fut dispensé de contribuer aux travaux. La forteresse fut mise sous le vocable du roi Manoel. D'Albuquerque fit de Goa son quartier général et le siège de l'administration portugaise de l'Inde. Dès le début, la ville reçut des embellissements et le XVIe siècle devait la voir doter de monuments somptueux qui, hélas! ne sont plus que des ruines (pl. LVIII à LX). C'est là que le gouverneur battit monnaie. C'est là aussi qu'il eut l'occasion,

---

au roi de Portugal, écrite après la prise de la place, dans *Commentaries*, t. III, p. 258; et Danvers, *loc. cit.*, t. I, p. 211.

Sur l'Inde portugaise, voir Mgr. Godinho, *India Portugueza*, et, du même, *Viagem;* et David Lopez, *op. cit.*

[1] *Commentaries*, t. II, p. 79 et seq.

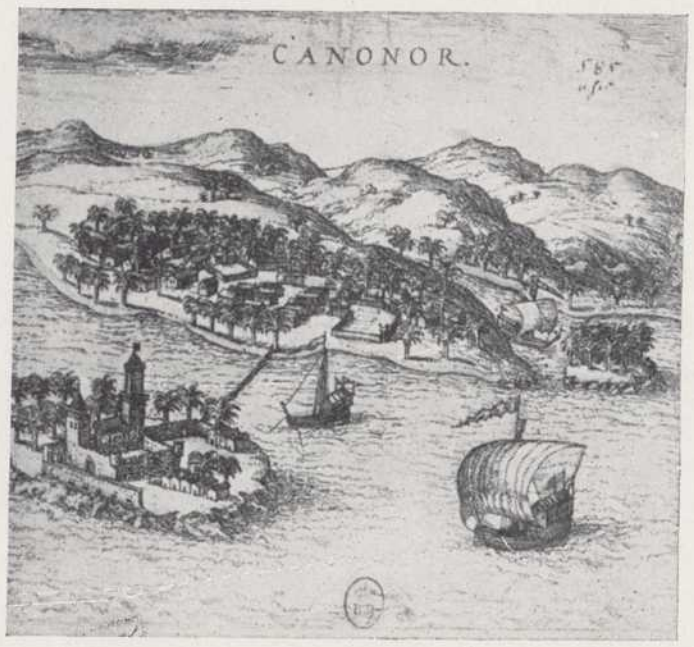
[2] *Commentaries*, t. II, p. 188 et seq.

LES INDES PORTUGAISES.

Baçaim, Matriz de Saint-José.
(Basseim est un petit port, toujours portugais, en face de l'île Salsette, au nord de Goa, près de Bombay.)

LES FORTERESSES PORTUGAISES DES INDES.

1. — Ormuz.



2. — Cananore.

(F. Braun et G. Hogenberg, *Civitates orbis terrarum*, p. 54 de l'édition de Mayence 1577.)

juste après la chute de la place, de recevoir les compliments du shah de Perse[1], dont les envoyés lui proposaient son assistance contre Ormuz. Il répondit qu'il s'en emparerait bien tout seul, mais qu'il attacherait du prix à l'alliance de la Perse contre le soudan du Caire, transposant ainsi ses projets sur des bases européennes, car le Portugal faisait alors une guerre à mort au commerce égyptien. Ce projet n'eut pas de suite.

Fig. 40.
Armoiries de la citadelle portugaise de Diu.

Fier de son succès, le vice-roi envoya au shah de Perse et au roi d'Ormuz, un certain Ruy Gomez, porteur de lettres autographes pour ces potentats. L'envoyé eut une fin malheureuse. A peine arrivé à Ormuz, Khodja Attar le fit emprisonner[2].

La nouvelle de la prise de Goa eut sur les princes indiens une influence considérable et leur démontra qu'une situation nouvelle était née. Le roi de Cambaye consentit à l'érection d'une citadelle portugaise à Diu (pl. LVI et fig. 40). Le prestige lusitanien s'accrut démesurément: le Zamorin sollicita la paix et offrit un terrain pour construire une citadelle. Le roi de Narsinga accepta une alliance.

Dans les différentes places de Calicut, Coulam, Cochin, Cananore, les Portugais s'installèrent (pl. LV, et LXI à LXIII).

Toujours d'Albuquerque pensait à s'élancer vers la mer Rouge. Trop longtemps sans nouvelles de son neveu Alphonse de Noronha, commandant de la place de Socotora, il lui envoyait Pantoja avec un navire d'approvisionnements et l'ordre de venir prendre le gouvernement de Cananore, tandis que Pero Pereira, alors gouverneur de Quiloa sur la côte d'Afrique, lui succéderait à Socotora[3].

Pantoja, arrivant à Socotora avec des prises, y trouva De Lemos, depuis peu devant l'île avec quatre navires.

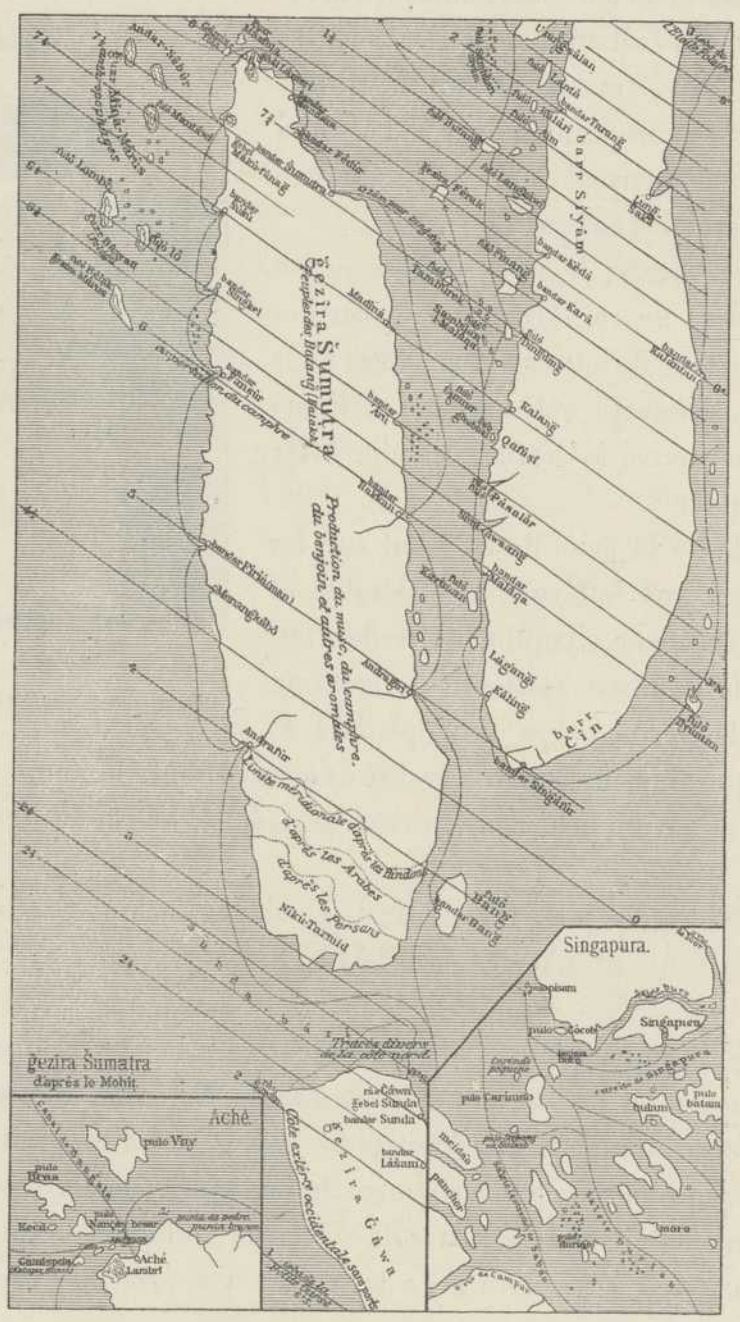
---

[1] *Commentaries*, t. II, p. 106.

[2] Cf. dans *Commentaries*, t. II, p. 111, le texte des lettres au shah (Cheikh Ismail) et au roi d'Ormuz.

[3] *Commentaries*, t. II, p. 122.

D'Albuquerque n'était pas libre de ses mouvements. Il restait préoccupé de la situation encore mal assise du Portugal aux Indes. Noronha, parti pour les Indes


Gezira Sumatra
Production du musc, du camphre, du benjoin et autres aromates
Gezira Sumatra
d'après le Mohit
Aché
Singapura.
Singapura
Gezira Ğâwa
Gezira Ğâwa
Tracés divers de la côte nord
Pulô Bayk
Pulô Bintan
Pulô Aliau
Pulô Kalanta
Pulô Kâlang
Pulô Kambiri
Pulô Kambuzi
Pulô Kâtang
Pulô Kâwang
Pulô Kâzar
Pulô Kâzi
Pulô Kâzim
Pulô Kâzuk
Pulô Kâzuna
Pulô Kâzuni
Pulô Kâzwang
Pulô Kâzwang
Pulô Kâzwang

Lopez de Sequeira y avait été expédié en reconnaissance avec d'Abreu et Magellan, sur une escadre de quatre petits navires de moins de 150 tonnes,

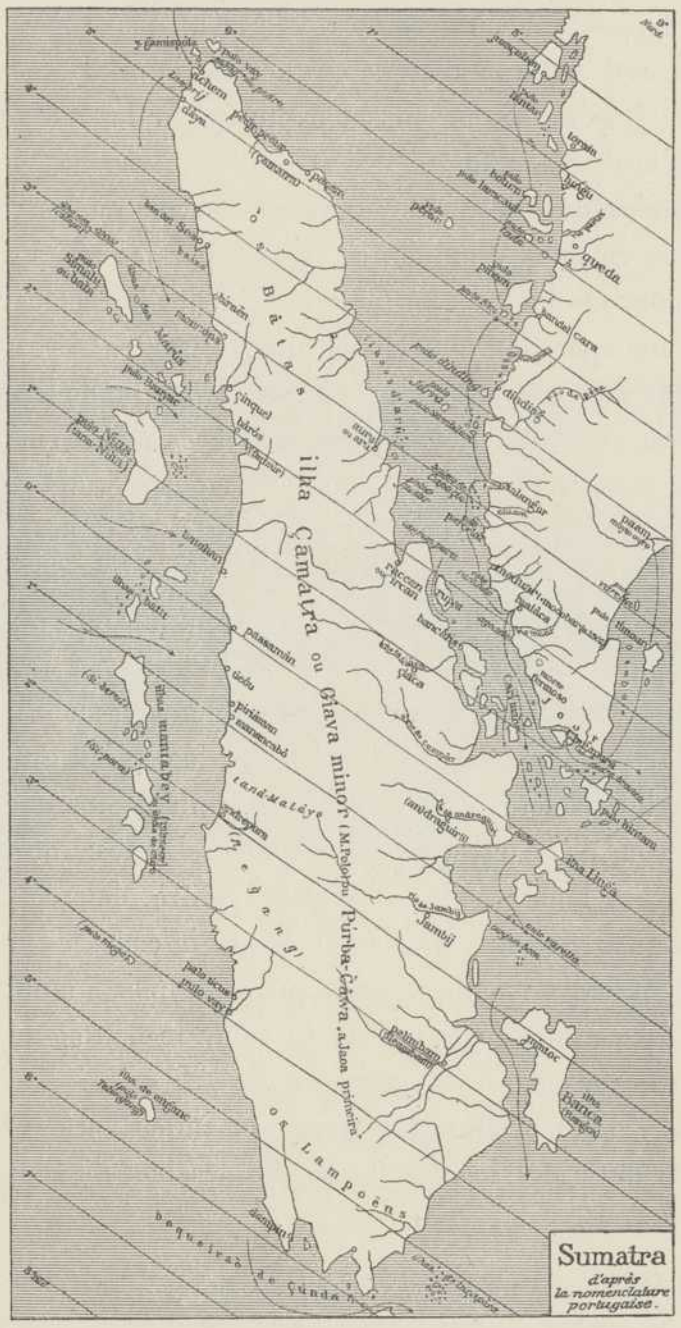


Fig. 42. — Sumatra et la presqu'île Malaise d'après la nomenclature portugaise.

pour en rapporter des renseignements sur le commerce de la Chine[1]. Cette

[1] Dès 1506, le roi Manoel avait ordonné à d'Almeida une expédition contre Malacca, Sumatra,

expédition, partie de Cochin le 19 août 1509, s'était, au delà de Ceylan, trouvée en plein inconnu. Ayant touché et signé des traités à Pédir et Pacem (Sumatra), elle avait paru devant Malacca, que les Portugais appellent *Menemcabo* (4 septembre 1509). L'épouvante imposa au roi local un pacte avec Sequeira, suivi d'ailleurs de trahison. Au cours d'un débarquement imprudent, soixante hommes et leur capitaine Ruy de Araujo furent capturés par les indigènes, malgré les efforts de Serrão et de Magellan.

Lopez de Sequeira dut rentrer aux Indes sans avoir pu les venger ni les délivrer. Ce fut l'œuvre de d'Albuquerque. Excité par les récits des survivants et par les renseignements qu'avait pu procurer L. de Varthema[1] sur cet emporium, il monta une opération nouvelle et plus puissante. C'est que Malacca était liée aux Indes par des relations commerciales d'une grande intensité; les rajahs étaient en relation constante et en échange d'envoyés avec le roi local. Les Arabes en connaissaient bien la géographie comme le montre la figure 41, dont la nomenclature géographique n'est pas très inférieure à celle des Portugais établie au cours du demi-siècle suivant et qui est représentée à la figure 42.

Les prisonniers portugais de Malacca avaient pu faire parvenir de leurs nouvelles par les Maures. Ils dénonçaient la terreur du roi à la seule idée d'une attaque portugaise, surtout après la saisissante nouvelle de la prise de Goa par d'Albuquerque. Ils suppliaient qu'on les délivrât. Mais l'état précaire des affaires à Goa retint quelques temps d'Albuquerque, d'autant plus que le bruit erroné courait de la venue d'une escadre égyptienne[2]. Le désir de venger Sequeira finit par l'emporter. L'idée d'une expédition contre Malacca avait de sérieux partisans à Lisbonne, où elle était appuyée par la cour. Muni de ses renforts, d'Albuquerque, décidé à l'action, passa quelques mois à monter sérieusement cette affaire. Il appareilla le 2 mai 1511 pour le détroit de la Sonde, avec dix-neuf voiles. Le voyage dura six semaines.

L'entrepôt de Malacca l'emportait encore en importance sur ceux de l'Inde. On y trouvait la muscade, le clou de girofle, les bois du Siam et les produits

---

les îles du Clou (Moluques) et l'archipel aux douze cents îles (cf. *Cartas*, t. III, p. 268-276). Voir sur les origines de l'expédition : Danvers, *Report of the Portuguese records relating to East Indies, contained in the Torre de Tombo*, Londres 1892, p. 154; *Commentaries*, t. III, p. 55; *Cartas*, t. II, p. 256; Galvano, *Discoveries of the World*, p. 107 et G. Denucé, *Magellan*, p. 104 et seq.

[1] Cependant, en prétendant avoir visité Malacca et les Moluques, Varthema s'est vanté. Il a sans doute rassemblé des renseignements de marchands et, dans cette partie de son voyage, lui, si exact, se montre mal renseigné.

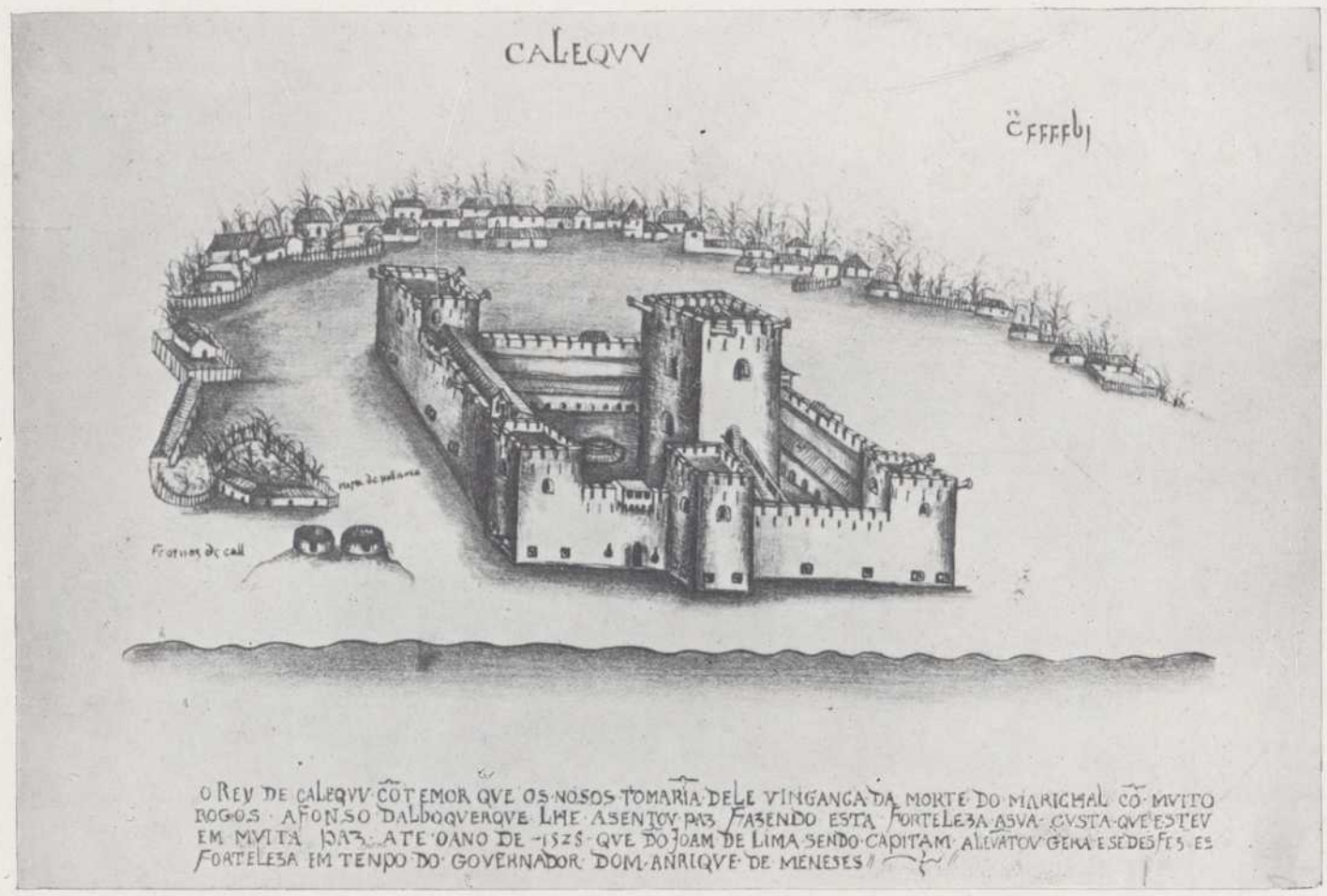
[2] *Commentaries*, t. II, p. 73 et t. III, p. 50.

LES FORTERESSES PORTUGAISES DES INDES.

Calicut au milieu du XVIe siècle.

(F. Braun et G. Hogenberg, *Civitates orbis terrarum*, édition de Mayence 1577, p. 54.)

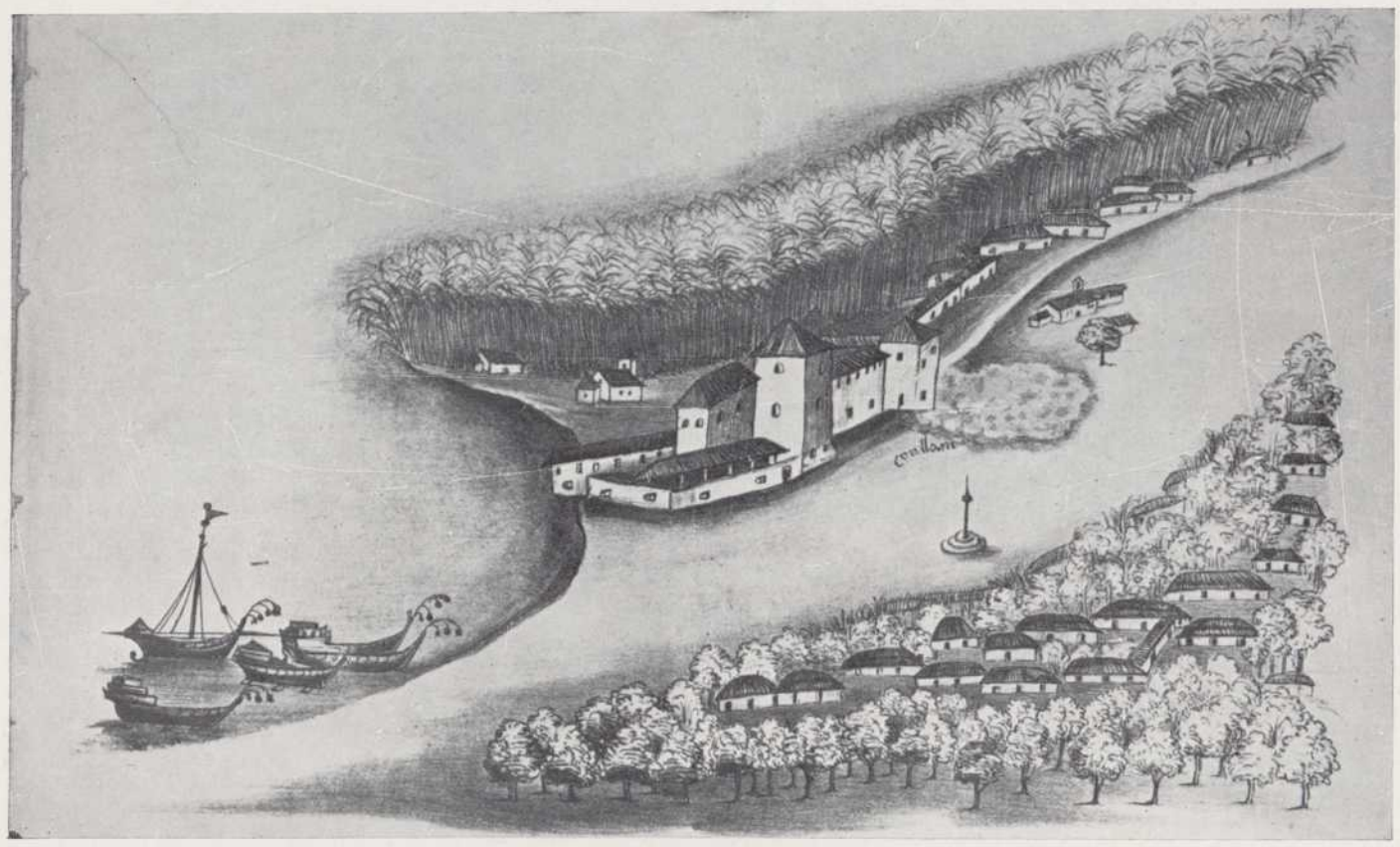
LES FORTERESSES PORTUGAISES DES INDES.



1. — Calicut.

La légende se lit : *O rey de Calequu com temor que os nosos tomariam dele vingança da morte do marichal, com muito rogos Afonso d'Albuquerque lhe assentou paz fazendo esta forteleza a sua custa, que esteu em muita paz ate o ano de 1525 que Dom Joam de Lima sendo capitam a levantou gera e se defez es forteleza em tendo do Governador Dom Anrique de Menezes.*

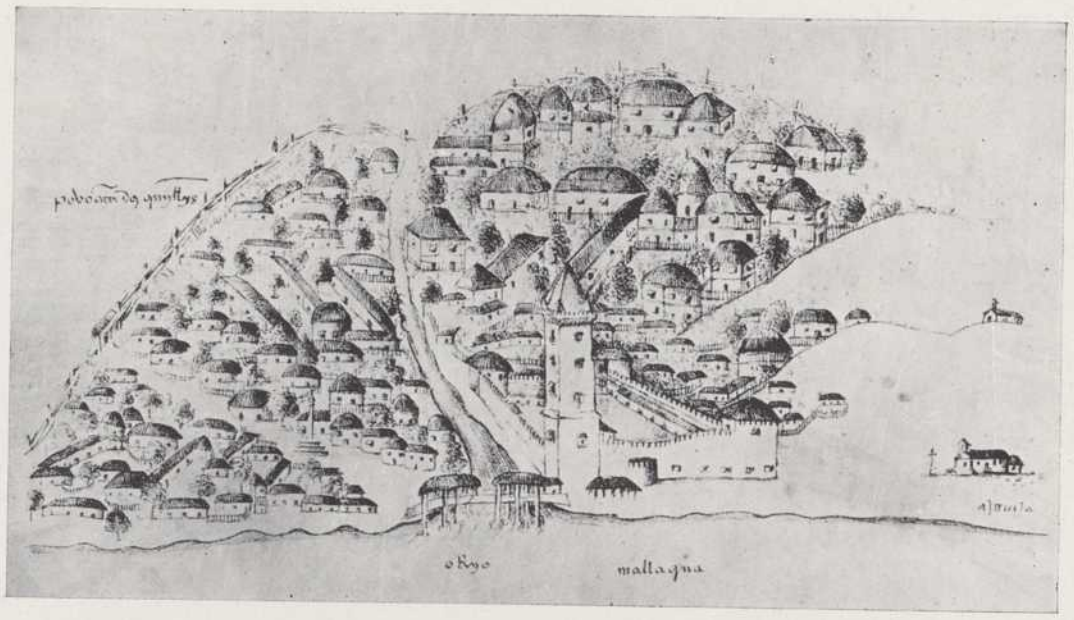
Traduction : «Le roi de Calicut craignait que les nôtres ne tirassent vengeance de lui pour la mort du maréchal. Après beaucoup de suppliques, Afonso d'Albuquerque lui accorda la paix, faisant cette forteresse à ses frais; elle resta en grande paix jusqu'à 1525; alors, D. Joam de Lima étant capitaine, il finit la guerre et abandonna la forteresse, au temps où Dom Anrique de Menezes était gouverneur.»



2. — Coulam.

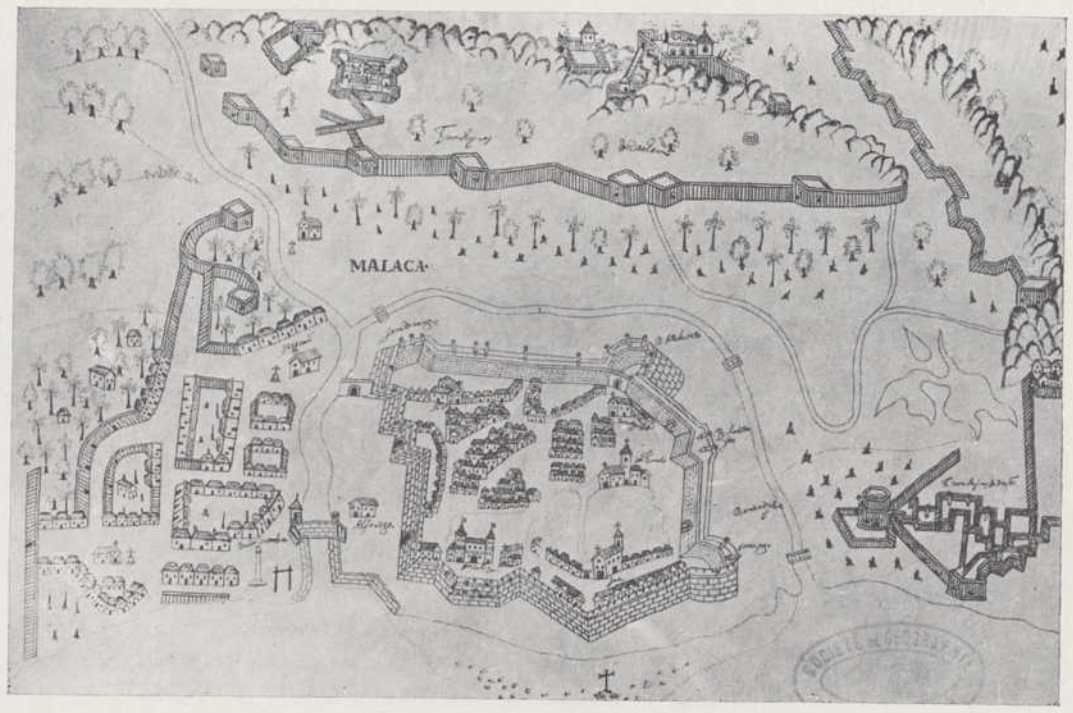
(Correa, *Lendas da India*, édition de Lisbonne 1860, t. II, p. 330 et 394.)

MALACCA.



1. — Malacca au premier tiers du XVIe siècle.

(D'après G. Correa, *Lendas da Asia*, cf. W. G. Birch, *Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque*, t. III, p. 122.)



2. — Malacca vers la fin du XVIe siècle.

(D'après le Ms. Sloane 197, fol. 382, du British Museum.)
(Cf. W. G. Birch, *Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque*, t. III, p. 136.)

de la Chine. Il y venait des navires de tous les ports de l'Inde et de tous ceux de la Chine. Les îles voisines produisaient l'étain, d'une si haute valeur en Europe. Son roi était alors un musulman du nom de Mohammed[1]. D'Albuquerque fit une traversée rapide jusqu'à Pacé, alors le port principal de la côte nord de Sumatra, en avant du détroit[2]. Il y intercepta sans pitié toutes les communications maritimes afin d'empêcher les Malais de mettre le sultan de Malacca sur ses gardes, et se présenta à l'improviste devant cette place (1er juillet 1511)[3]. Mohammed temporisa, demandant la raison de cette venue en force et si l'on voulait la guerre ou la paix. Il annonçait avoir fait mettre à mort les auteurs du guet-apens de 1509 contre Araujo, sans cependant se hâter de rendre ses prisonniers. Il renforça les défenses de son château fort (pl. LXIV, 1). Sommé de délivrer les captifs, il finit par s'exécuter. Comme on ne s'entendait pas sur la paix, d'Albuquerque fit ses préparatifs d'attaque contre la ville. Il préluda en débauchant une flotte marchande de jonques chinoises nolisées par le roi local pour une expédition contre un petit sultan de la côte de Sumatra, juste de l'autre côté du détroit. Malacca, assez bien fortifiée, ne se rendit pas sans combattre et dut être prise d'assaut après six semaines d'opérations. Magellan prit part au sac de la ville (25 juillet-milieu d'août 1511)[4].

Les Portugais eurent d'abord l'appui d'un chef malais maître d'un faubourg, nommé Utemutaraja, qui, ayant trahi d'Albuquerque, fut mis à mort. Une fois la jetée conquise, la ville tomba comme un fruit mûr. On y captura, d'après des dires peu vraisemblables, 3000 pièces d'artillerie dont les deux tiers en bronze. Mohammed s'enfuit dans l'intérieur et, par des députations en Chine, essaya d'inquiéter Pékin sur les progrès des Portugais : mais ceux-ci avaient su se concilier les Chinois de Malacca. D'Albuquerque organisa aussitôt sa conquête et, selon le mode invariable des conquérants portugais, y créa fébrilement une citadelle, dont le croquis nous a été conservé (pl. LXIV, 2). Il battit monnaie[5], transféra à la couronne portugaise la propriété des mines d'étain, chercha à

---

(1) Voir sa généalogie dans *Commentaries*, t. III, p. 83, en note.

(2) Pacé, Passen, est aujourd'hui Passenga, Paussengan, à l'est de Pédir.

(3) Cf. P. A. Thiele, *De Europëers in den Maleischen archipel* (*Beidr. tot de Taal- Land- en Volkenk.*, *v. Nederl. Indies*, 1877, t. I, 327.

(4) Voir le long récit du siège de Malacca dans *Commentaries*, t. III, p. 101 à 128, et dans Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 222 et seq. Voir aussi Herrera, *Historia general*, t. II, lib. II, cap. xix.

(5) Cf. *Commentaries*, t. III, p. 139, note 1, où est exposé le système du monnayage portugais de Malacca, reposant sur l'étain, principale richesse de ce royaume. Voir aussi Galvano, *Discoveries of the World*, p. 112.

rassurer les intérêts commerciaux des Chinois, des Siamois, des Javanais et des Malais, pour éviter l'abandon de cet extraordinaire emporium par la navigation dont il vivait. Il nomma commandant de la place un certain De Brito Patalim et lui laissa une garnison de 300 hommes.

La réputation de Malacca, fréquentée par les Arabes, les Malais et les Chinois, était immense en Extrême-Orient. Sa prise eut un grand retentissement en Europe, et encore plus lorsqu'en 1513 on vit arriver à Lisbonne le premier navire chargé directement à Malacca de ces épices particulièrement estimées. L'effet fut tel que le roi Manoel crut devoir en composer une lettre dithyrambique au pape Léon X, lequel ordonna une procession solennelle d'action de grâces pour ces victoires sur les infidèles et les païens de l'Asie (octobre 1513).

Une magnifique ambassade lusitanienne, ayant à sa tête Tristan da Cunha lui-même et ses trois fils, vint à Rome étaler aux yeux du Saint-Père, en un cortège royal, toutes les splendeurs de l'Inde : trois cents mulets chargés d'étoffes et de tapis, précédant les envoyés eux-mêmes, couverts de perles et de pierreries. Suivaient un cheval d'Ormuz, une panthère de Perse et un éléphant de Goa dressé à la génuflexion. Cette splendide apothéose fut peu goûtée des Vénitiens.

Ce fut désormais à leur première place d'échange que le Portugal vint chercher les produits de la Malaisie, de l'Insulinde et des mers Jaunes. Les marchands du Guzerate et du Malabar en reçurent un coup irréparable.

En même temps qu'il procédait à la conquête militaire, d'Albuquerque négociait par ses envoyés avec les royaumes voisins : Pegou, Siam et même avec la Chine. Mais ce n'est pas le lieu de nous étendre sur ce sujet si vaste et en dehors de notre étude [1]. On ne peut cependant assez insister sur l'importance de la prise de Malacca, dont la possession, complétant celle de Mascate, d'Ormuz et de Socotora, faisait dès lors, au point de vue occidental, de l'océan Indien une sorte de *mare clausum* à la discrétion du Portugal, aux mains duquel se concentraient en totalité les épices de toutes espèces et variétés.

Dans cette campagne contre Malacca, la flotte portugaise comprenait un navire sous les ordres du florentin Giovanni da Empoli, agent de la maison italienne Gualterotti. L'Italien y joua un rôle glorieux, convoya des épices à Lisbonne et retourna en Extrême-Orient comme agent du Portugal à Sumatra [2].

---

[1] Cf. Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 229.

[2] Cf. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant*, t. II, p. 547 et seq. Voir surtout la *Vita di Giovanni da Empoli*, dans l'*Archivio Storico Italiano*, append. t. III, 28 et seq.

Ayant réglé ce qui touchait l'ordre et la sécurité de la place de Malacca, d'Albuquerque, depuis trop longtemps absent des Indes, s'embarqua pour rallier Goa; mais son navire, le *Flor de Mar*, s'ouvrit sur les récifs de la pointe nord de Sumatra. Il n'échappa que par miracle à la mort, s'étant confié à un radeau[1]. Beaucoup des riches trésors râflés à Malacca et destinés au roi Manoel disparurent dans ce désastre. Sur le *Trindade*, les survivants regagnèrent l'île de Ceylan et de là Cochin, où leurs compatriotes, les croyant perdus, multipliaient déjà les intrigues et les candidatures (janvier 1512).

Avant d'abandonner Malacca, il est impossible de passer sous silence, à cause des répercussions géographiques et cartographiques qu'elle eut, la reconnaissance navale des îles de la Sonde, décidée par d'Albuquerque au moment de son départ[2]. La rumeur, jusque-là incontrôlable, parlait d'un mystérieux et merveilleux archipel, encore plus loin que Malacca. Les Portugais lui donnaient le nom d'*îles du Clou*, parce qu'on y trouvait le clou de girofle. Cette denrée si recherchée, et dont l'entrepôt seulement était à Malacca, ne pouvait pas venir de très loin. Il était facile d'en trouver l'origine. Les pilotes malais ne manquaient pas. Malgré la pénurie de ses moyens, d'Albuquerque décida de détacher plusieurs de ses navires montés par quelques-uns de ses meilleurs capitaines, vers les *ilhas d'Especearia*, qui ne sont autres que l'archipel des Moluques.

Cette expédition, commandée par d'Abreu, comprenait trois navires, dont le *Santa Catharina*. Parmi les pilotes, il faut signaler Fr. Rodrigues, auteur plus tard de cartes modèles, reproduites dans l'Atlas de Santarem[3]. Elle partit à fin de décembre 1511, conduite sans doute par des pilotes malais possédant des cartes indigènes de ces régions. Elle passa le détroit de Sabam, longeant Sumatra, puis la côte de Java vers Madoura par Bali, Lombok, Banda, Amboyne; elle arriva enfin à Guli-Guli (Ceiram), où d'Abreu jeta l'ancre. Il y brûla un de ses navires devenu inapte à naviguer et voulut revenir. Serrão, avec une douzaine de compagnons seulement, aborde enfin à l'île de Ternate, aux Moluques. La plupart devaient y rester sept ou huit ans, occupés ainsi que leur capitaine à guerroyer contre les roitelets indigènes pour le compte du roi Boylèse. D'Abreu, ayant rejoint Malacca, mourut en mer à son retour vers l'Europe[4]. Il rapportait sans doute une carte de son voyage, et c'est ce document qui doit être à

---

(1) *Commentaries*, t. III, p. 195-196.

(2) Ces répercussions de première importance sont exposées en détail au chapitre XIII ci-dessous.

(3) *Atlas composé de mappemondes, etc.*, ouvrage déjà cité à l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. LXI. Voir, à l'exemplaire de Paris de cet ouvrage, les planches LVIII à LXIII.

(4) Cf. Barros, *Da Asia*, déc. III, lib. V, cap. VI.

l'origine de la carte de Munich attribuée aux Reinel et à l'année 1517 (pl. CLXI).

On ne possède pas son journal de bord. Son voyage eut au point de vue de la cartographie d'énormes conséquences, que nous aurons à considérer en étudiant les portulans des Reinel. Il en eut de plus importantes encore dans l'ordre politique, puisqu'il fut à l'origine du voyage de circumnavigation du monde de Magellan, dont nous nous occuperons au chapitre XIII. Le célèbre transfuge, d'ailleurs, ne participa pas à l'expédition de d'Abreu et Serrão, dont il était l'ami intime, mais il reçut d'eux des informations pendant son séjour au Portugal où il était rentré dès 1512, en tout cas en 1513[1]. La conquête des Moluques aboutit aussi, une dizaine d'années plus tard, au différend aigu pour la possession du célèbre archipel du Clou, entre l'Espagne et le Portugal[2].

Les renseignements rapportés par les survivants de l'expédition d'Abreu furent conservés aussi secrets que possible par les Portugais et furent à la base d'un second voyage mystérieux qui suivit de près le premier, sous Miranda, lequel alla créer à Tidor et Ternate les deux premiers établissements qu'aient eus les Portugais dans ces îles. Une troisième expédition aux Moluques, sous Tristan de Menezès, devança de six mois seulement le retour des survivants de l'expédition de Magellan en 1521 et ramena Serrão. Le croquis de la figure 43 montre le résultat de ces découvertes, reporté sur le tracé géographique réel de l'archipel de la Sonde, les côtes non vues par les Portugais restant en pointillé. La planche LXV montre, d'autre part, la plus ancienne représentation de Sumatra et de l'Insulinde par les Reinel en 1516. Toute la question des Moluques devra être reprise en détail quand nous examinerons, aux chapitres XI à XIII, les progrès cartographiques de la représentation de l'océan Indien à partir du voyage de Vasco de Gama.

§ 2. — L'ATTAQUE D'ADEN (1513).

Ces expéditions lointaines nous ont un peu éloignés de la mer Rouge. La découverte maritime forme cependant un sujet unique, au point que nous ne

---

[1] Il y a doute sur ce point : d'après l'historien des Moluques, B.-L. Argensola (*Conquista de las islas Moluccas al Rey Felippe III*, édition de Madrid 1609, t. II, p. 6), Magellan aurait été du voyage aux Moluques. J. Denucé (*Magellan*, p. 117-118) pense qu'il a pu rester à Malacca, car son retour au Portugal avant 1514 n'est pas établi. Cf. aussi Hamy, *Œuvre géogr. des Reinel*, p. 141.

[2] Le voyage de d'Abreu est raconté par Antonio Galvano, *Discoveries of the World*, p. 115-119. Voir aussi le récit d'Argensola et *Commentaries*, t. III, p. 184.

d'après E. T. Hamy.

Carte montrant l'état des connaissances géographiques des Portugais en Indonésie vers 1519

Fig. 43. — D'après T. Hamy, *L'œuvre géographique des Reinel et la découverte des Moluques*, au *Bull. de Géographie Hist. et Descriptive*, 1891, p. 117 (pl. VII).

pouvons passer sous silence les exploits des Portugais au delà du Cap, même fort loin de l'Érythrée.

Venise, avant même d'apprendre le détail de ces conquêtes, cherchait désespérément à remonter le mauvais courant de ses affaires et ne perdait aucune occasion d'encourager sa colonie alexandrine si éprouvée. Elle dépêcha au Caire ses meilleurs ambassadeurs, parmi lesquels Domenico Trevisiano, dont la carrière avait été particulièrement brillante (1511). Il partit pour l'Égypte afin d'y rétablir les relations de commerce et d'amitié[1]. Sa négociation était compliquée du fait que Venise devait à l'Égypte, pour les possessions qu'elle avait pu conserver à Chypre, un tribut dont le non-paiement entraînait de grandes difficultés. Trevisiano réussit pleinement. En juillet 1512, il obtint pour ses nationaux de véritables capitulations, grâce auxquelles la situation des Vénitiens eût été assurée en Égypte pour longtemps, si la conquête ottomane ne s'etait pas affectuée en 1517. L'ambassade de ce Vénitien est le sujet du tableau d'un élève de Gentile Bellini et qu'on a cru longtemps représenter la réception d'un ambassadeur vénitien par Mahomet II, tandis qu'il s'agit de celle de Trevisiano par Ghouri (pl. LXVI)[2].

Fig. 44. — Aden.
(Blaeu, 1630.)

Les jours de l'Égypte indépendante étaient comptés désormais. Les événements devaient également se précipiter dans la mer Rouge.

Les débris de la flotte de Hussein, anéantie devant Diu, avaient pris refuge, dès le printemps 1509, dans le port de Djeddah et s'y étaient concentrés. Le pacha, n'osant, on l'a vu, se représenter devant le soudan, y avait pris des mesures énergiques. Redoutant d'être poursuivi par les Portugais, il avait décidé de fortifier le port. Avec une implacable rapidité il fit abattre des quartiers entiers et construire une muraille. Les habitants, spoliés de leur propriété, durent y travailler. Toute résistance fut étouffée dans le sang. Les mauvaises têtes

---

(1) Cf. Domenico Trevisiano, *Viaggio di D. Trevisiano, ambasciatore veneto al Gran Sultano del Cairo nell'anno 1512, descr. da Zaccaria Pagani di Bellunce*, Venise 1875.

(2) Tableau n° 1167 du *Catal. École Italienne du Louvre.* A la gauche de Ghouri, assis, se tiennent le Dewardar et le Grand Émir; le Grand Drogman Younès se tient debout. Cf. Ch. Schefer, *J. Thenaud*, p. LXXXV et seq.

Le tableau n'a pu être peint par Gentile Bellini lui-même, qui était mort en 1507.

eurent les yeux crevés. Les opposants furent emmurés vivants dans la nouvelle enceinte. Cet ouvrage considérable fut achevé en un an, probablement en 1511-1512[1] et les traces ne s'en effacèrent qu'à la fin du XIXe siècle (fig. 45). Nul doute que d'Albuquerque n'ait voulu interrompre la réalisation d'un tel travail. En effet, débarquant à Goa après moins de douze mois d'absence, au début de 1512, il apprit aussitôt que les intrigues des partisans du soudan d'Égypte

Fig. 45. — Ce qui restait en 1895 de la muraille de Djeddah.
(Gervais-Courtellemont, *Mon voyage à la Mecque*, Paris 1896, p. 51.)

n'avaient pas cessé pendant son expédition contre Malacca, notamment celles d'un riche marchand du Caire, d'un certain Mohammed, que les *Commentaries*[2] appellent *Mafamede Maçari*. Ce musulman faisait espérer au Zamorin des renforts de Mameluks désignés sous le nom de *Rumes*[3], c'est-à-dire des Égyptiens comprenant une certaine proportion d'aventuriers renégats. Le bruit courait déjà de la mise à la voile imminente d'une flotte égyptienne en achèvement à Suez.

Empêcher tout renforcement de la puissance indienne en déclin par un appui militaire de l'Égypte, telle était la politique qui s'imposait à d'Albuquerque, celle aussi qui lui était ordonnée par Lisbonne. Sans cesse, Don Manoel renouvelait l'intimation catégorique de surveiller étroitement la mer Rouge et de rassembler des informations sur l'Abyssinie. Son amiral avait pour mission de forcer l'accès de l'Érythrée, d'y brûler tout ce qu'il rencontrerait et surtout de ruiner Suez, siège de l'unique arsenal en mesure de construire des navires musulmans.

---

(1) Voir ci-dessus, p. 154.
(2) *Commentaries*, t. III, p. 202.
(3) Rumes = Roum, Rome, c'est-à-dire des Méditerranéens.

Il devait renseigner son roi sur Djeddah et la distance qui sépare ce port de la Mecque. Ses instructions nous ont été conservées[1]. Elles étaient superflues, malgré les pertes irréparables faites par la flotte de d'Albuquerque dans la Chersonèse d'or et malgré l'état alarmant des affaires aux Indes[2].

D'Albuquerque écrivait au roi, le 1er avril 1512, que ses navires étaient dans le plus pitoyable état; que Cochin était en rumeur par la menace de la venue des Égyptiens et pleine de troubles; que les forteresses, en parfait état de défense lors de son départ, n'avaient pas été entretenues et que les garnisons souffraient de désertions continues; que les armes reçues du Portugal étaient en nombre insuffisant et de détestable qualité.

Heureusement la situation des Portugais s'améliora, du moins sur mer, par l'arrivée, le 20 août 1512, des deux flottes annuelles de 1511 et 1512, l'une sous D. Garcia de Noronha, neveu de d'Albuquerque et futur vice-roi des Indes (en route depuis des mois), et l'autre sous Jorge de Mello Pereira et Garcia de Souza[3], envoyées par le roi à la double fausse nouvelle de la mort de d'Albuquerque devant Malacca et d'une expédition égyptienne contre Goa. De ce fait, la flotte éprouvée grossissait de 27 navires de guerre.

Voulant renforcer encore ses moyens, d'Albuquerque expédia Diego Fernandez à Socotora, pour reprendre du matériel et détruire la forteresse, qui, loin d'être seulement inutile, pouvait servir de base à ses adversaires, d'autant qu'à chaque évacuation des Portugais le sultan de Kishm (*Caxem*), un petit territoire de la côte arabique en face de Socotora, faisait réoccuper l'île. L'amiral songeait aussi à prélever le tribut d'Ormuz, ressource importante dans l'état de pénurie de ses finances.

Goa n'avait été menacée que par des forces indigènes. Le gouverneur, Milrrhau ou Merlão, avait cherché à conserver des relations pacifiques avec le Hidalção, mais ce dernier occupait sur la terre ferme, en face de l'île devenue portugaise, la fortification de Bénastérim, qui servait de menace, au point que le gouverneur fut même sommé d'évacuer sa possession.

D'Albuquerque arrivait à temps. Muni de ses renforts navals, il put empêcher les sorties de la forteresse de la terre ferme, où les indigènes (que les chroniqueurs appellent souvent à tort des Turcs) avaient pour instructeurs et pour

---

(1) Cf. notamment dans E. J. Stanley, *The three Voyages etc.* (*Annexes*, p. xxv), la lettre du 2 mars 1514 à d'Albuquerque, en portugais. Cf. aussi *Alguns documentos*, part. I, maço 14, doc. 77.

(2) Nous ne nous étendons pas sur ce sujet. Cf. *Commentaries*, t. III, p. 206 et seq.; et Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 240 et seq.

(3) Cf. Correa, *Lendas da India*, t. II, p. 196 et seq. et 289 et seq.

MALACCA, SUMATRA, JAVA.

ATLAS DE PORTULANS PORTUGAIS ANONYMES, ATTRIBUÉ AUX REINEL,

VERS 1516.

(Bibliothèque Nationale de Paris.)

Voir la notice à la page 4 de la présente planche.

Malacca, Sumatra, Java.

Atlas de portulans portugais anonymes attribué aux Reinel, vers 1516 (Bibliothèque Nationale de Paris).

MALACCA, SUMATRA, JAVA.

PORTULAN PORTUGAIS ANONYME ET INÉDIT, ATTRIBUÉ AUX REINEL, VERS 1516.

(BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE PARIS.)

NOTICE EXPLICATIVE.

Cette partie de l'ensemble de portulans anonymes attribués aux Reinel qui forme l'Atlas de la Bibliothèque Nationale de Paris, est le volet gauche d'une carte dont la planche CII forme le volet droit.

C'est la plus ancienne carte donnant avec exactitude les rapports entre la côte occidentale de la péninsule Malaise et la côte orientale de l'île de Sumatra. Tout le côté-est de la péninsule Malaise et le golfe de Siam restent inconnus; la forme pansue de la presqu'île Malaise est très inexacte, mais Singapour y figure à la partie la plus méridionale et à une latitude exacte, c'est-à-dire à 2 1/2° au nord de l'équateur, tandis que, sur les cartes antérieures où figure la Chersonèse d'Or, la pointe méridionale peut arriver à dépasser 20° de latitude-sud. On voit l'amorce de la rivière de Saïgon et une sorte de Cochinchine-Annam en raccourci jusque vers une espèce de golfe du Tonkin, où commence le fameux *Sinus Magnus* de Ptolémée et où tout est de fantaisie (voir la planche CXIX).

On voit s'aligner au sud les grandes îles de la Sonde, mais elles sont placées verticalement au lieu de l'être horizontalement. Ces côtes n'ont été que longées par d'Abreu en 1512 et on y reconnaît un certain nombre de noms exacts.

La légende encadrée à gauche se lit :

Ante et post taprobanam multitudo est insularum quas dicunt esse numero milessimo trecentessimo septuagessimo octauo quarum tamen nomina traduntur hae sūt.

Avant et après Taprobane (Sumatra), il y a une multitude d'îles qu'on dit être au nombre de 1378, dont cependant on dit que les noms sont comme suit :

NOMENCLATURE DE LA CARTE.	IDENTIFICATION.
CÔTE DE LA PRESQU'ÎLE MALAISE	
Pegue Regio	Pegou
Otrom	Tarang
Maraqua civitas	Malacca
Mlaqua	Malacca (doublet)
R. daqueda	riv. de Kédah
pulpinā	Poulo Pinang
Capacia	(à rechercher en face de Selangor)
muar	fl. Muar
muar	Muar (doublet)
R. Fermoso	rio joli (?)
Singapura	Singapour
Sobanus F.	?
SUMATRA, CÔTE NORD	
C. depedir	Pédir
pedir	
Çamatra	Sumatra
darū	île d'Aroa
y debanca	île de Banca
palemban	Palembang
y denucapare	?
rien sur la côte Sud	
JAVA, CÔTE NORD	
Iaua maior	Java
niba	?
agraçi	?
surubara	Soerabaja (très grande ville que cette carte connaît déjà)
ÎLES	
Iaua minor	Bali ?
Madura	île de Madoura
Candin	île de Lombok ou de Sumbawa?
y detimor	île de Timor
y depude	?
Cvnda Insvla	îles de la Sonde
Macaer Insvle	île Macassar
Insvle Mocalor	îles Moluques

chefs des renégats portugais révoltés contre l'obéissance de d'Albuquerque. Un véritable siège, opération fort bien montée, obligea Bénastérim à se rendre. Au mépris de la capitulation, d'Albuquerque ordonna d'amener les révoltés dont il avait promis de respecter la vie, leur fit couper le poignet droit, le pouce gauche, le nez et les oreilles. Un d'entre eux, F. Lopez, survécut à ce supplice et fut embarqué pour le Portugal. S'étant évadé en rade de Sainte-Hélène, alors déserte, il put, malgré ses mutilations, y vivre douze ans dans la plus entière solitude.

Rassuré sur le sort de Goa, d'Albuquerque se prépara à courir sus aux Égyptiens en allant au devant de la flotte de guerre attendue. Cependant les prisonniers faits sur des navires musulmans capturés affirmaient qu'elle n'affronterait pas, cette année 1513, l'océan Indien et qu'elle se préparait plutôt à la conquête d'Aden.

C'est à ce moment et quand l'amiral avait à peine la liberté de donner à cet événement son importance, que débarqua aux Indes un envoyé du Prêtre-Jean ou plutôt de la reine Hélène, dépêché en ambassadeur auprès du roi du Portugal, porteur d'un présent royal, un morceau de la vraie croix, qu'une antique tradition locale prétend conservée en Abyssinie. Un bateau venu de Zeyla avait amené ce délégué à Daboul, d'où le gouverneur Freitas le réexpédia à Goa. D'Albuquerque cherchait à tout prix des renseignements sur l'Abyssinie et ne se laissa pas arrêter par le soupçon que cet envoyé, un certain Mathieu dit l'Arménien, était un espion. Il était de bonne apparence, avait le teint blanc et se disait le frère du patriarche d'Abyssinie[1]. En tout cas, dit Correa, « quoique nos gens doutassent qu'il eût été vraiment envoyé par le Prêtre-Jean et le prissent pour un Maure chargé d'espionner les Portugais au profit du grand Sultan, cependant il discourait des affaires de la foi comme un homme élevé au milieu des chrétiens ». On verra, au chapitre VII, comment et après quels avatars Mathieu l'Arménien fut enfin dépêché à Lisbonne.

Mais la flotte de renfort lusitanienne n'apportait pas seulement de bonnes nouvelles; les capitaines de d'Albuquerque avaient, par les navires retournés au Portugal l'année précédente, fait entendre au roi Manoel leurs doléances et soulevé en cette âme soupçonneuse un doute quant à l'utilité de la possession de Goa, si bien que d'Albuquerque reçut l'ordre de consulter ses officiers pour

---

[1] D'après *Commentaries*, t. III, p. 250-251. Mais c'est une erreur manifeste. Le Patriarche ne pouvait être qu'un copte d'Égypte et rien ne permet de mettre en doute que Mathieu ait été de race arménienne.

décider de l'abandon ou du maintien de l'occupation. Tant que fut en cours l'opération sur Bénastérim, il ne laissa rien paraître. Une fois son prestige accru par son succès, il osa poser la question. D'après lui, Goa n'était pas spécialement insalubre; l'occupation avec érection d'une forteresse était indispensable; le maintien d'une garnison n'était pas une charge excessive et la richesse du pays permettrait la perception de levées ou tributs importants justifiant l'opération du point de vue financier. Une lettre approuvée de tous fut adressée dans ce sens au roi Manoel [1]. En même temps, le gouverneur faisait poser la première pierre de la forteresse de Calicut.

D'Albuquerque, dès lors, prit ses dispositions pour appareiller vers Aden et la mer Rouge. Son parent Jorge d'Albuquerque fut envoyé à Cochin (pl. LV, 2) en qualité de commandant de la place. Pedro Mascarenhas fut installé comme commandant de Goa. Le gouverneur quitta sa nouvelle capitale en grande solennité, dès le retour de Diego Fernandez, avec l'imposante flotte de vingt navires montés par 1700 Portugais et 800 auxiliaires indigènes (8 février 1513) [2]. Son premier objectif était l'emporium presque fabuleux d'Aden. Arrivé au cap Gardafui avec une provision d'eau douce réduite par le mauvais temps, il décida de se ravitailler à Socotora et, ayant rétrogradé, jeta l'ancre devant Suk (*Çoco*), site de la première forteresse portugaise. Il y vit une quarantaine de Fartaquins en train de restaurer hâtivement les ouvrages qu'il avait fait détruire. Ils prirent aussitôt du champ et se réfugièrent dans les montagnes. La flotte captura une grande voile venue de Chaul et qui eut pu répandre l'alarme dans les eaux arabiques. Il fallait garder intacte la surprise contre Aden.

Située sur la côte méridionale de l'Arabie, à petite distance du Bab el-Mandeb, lequel était fermé lui-même par l'île inhabitée et sans eau de Périm, Aden était un port véritable, admirablement fortifié par la nature, espèce d'ancien cratère ouvert sur l'océan Indien, riche à toutes époques comme centre d'échanges, dès avant le temps de l'Empire Romain [3]. Son aspect vu de la mer est tout à fait

---

[1] Voir le texte dans *Commentaries*, t. III, p. 258.

[2] *Commentaries*, t. IV, p. 1; et Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 264. Il emmenait D. G. de Noronha, Pero de Albuquerque, Lopo Vaz de Sampayo, Garcia de Sousa, D. J. de Sá, J. de Silveira, Ayres de Silva, D. J. de Lima (on trouvera plus tard ce dernier comme chef d'une mission portugaise en Abyssinie), M. de Lacerda, Diego Fern. de Beja, Simon de Andrade, Duarte de Mello, F. Gomez de Lemos, Gonz. Pereira, Ruy Galvan (qu'on verra aussi chargé d'une ambassade auprès du Prêtre-Jean), João Gomes, etc., tous hommes de guerre réputés et dont les noms furent célèbres.

[3] Sur Aden dans l'antiquité, voir notre livre *Petra et la Nabatène*, 2 vol., Paris 1929, texte,

celui de la figure 46 : le croquis de la figure 47 montre la structure de détail de cette curieuse presqu'île, d'après un relevé de 1875.

Fig. 46. — Aden. Vue prise du mouillage de la baie orientale.
(Renzo Manzoni, *El Yèmen, tre anni nell'Arabia Felice*, Rome 1884, p. 440.)

Aden souffrait beaucoup de la pénurie d'eau douce. Les seules sources étaient au delà de l'isthme qui relie sa presqu'île à la terre. Pour y pallier dans une certaine mesure, d'immenses citernes, aujourd'hui encore l'admiration des visiteurs, y avaient été maçonnées vers le début de l'ère chrétienne et peut-être même avant. Elles sont intactes, comme le montre la planche LXVII, qui les représente il y a un demi-siècle. Mais il pleut rarement.

Peu d'écrivains arabes ont décrit Aden, le plus souvent appelée *Adem*. Cependant dès le IXe siècle, elle était le rendez-vous des navires arrivant du Sindh, de l'Inde, de la Chine, de l'Azanie antique ou pays des Zendjis, de l'Abyssinie et de toute la mer Rouge. Moukaddasi nous donne une énumération des principaux produits qui y affluaient[1]. Ibn el-Wardi, au premier tiers du XIVe siècle, confirme la variété de son commerce[2]. Ibn Khaldoun, dans son traité de l'Yémen, lui consacre une page. Il constate son aridité et donne quelques détails sur

---

chapitre III. Voir aussi la planche XXXV du tome Ier du présent ouvrage (Aden dans l'antiquité, d'après C. Müller, *Geographi Graeci Minores, Tabulae*, Paris 1855, p. XIII), ainsi que la splendide vue d'Aden tirée de l'ouvrage de Dapper, *Nauwkeurige Beschrijving van Asie* (*Arabie*), Amsterdam 1680, gravure reproduite à la planche XXXIV du tome Ier.

(1) Texte arabe, édition de Goeje, p. 96.

(2) Dans le mémoire de De Guignes, *Perles des merveilles, . . . par Al-Ouardi*, déjà cité au tome Ier, p. 286 en note, contenu aux *Notices et Extraits des Ms. du Roi*, t. II, 1789, p. 43 : « Aden, jolie ville qui est l'abord des vaisseaux de l'Inde et de la Chine, et où l'on trouve toutes les productions des pays orientaux, qui y sont apportées de divers endroits : de la soie, des aunes, des cuirs, du musc, des bois odoriférants, des housses, des myrobolans et autres aromates, de l'ivoire, de l'ébène, des habits faits d'herbes, plus estimés que ceux de soie, de l'étain, du plomb, des perles et des pierres précieuses, de la civette et de l'ambre. Au nord il y a une montagne qui va, entourant d'une mer à l'autre, et laisse deux ouvertures par lesquelles les vaisseaux passent. »

la dynastie Zurayite qui y régnait[1]. On a vu ci-dessus[2] le rôle de l'emporium d'Aden dans les royaumes sud-arabiques, et l'attrait qu'il exerça sur les conquérants[3].

La première description d'Aden par un occidental est celle de Marco Polo (de retour à Venise en 1295). Ce n'est pas un témoin oculaire; mais les renseignements qu'il rassembla aux Indes sur l'escale sont exacts. Il a fort bien décrit l'importance de la place d'échanges et son rôle comme tête d'étapes du commerce des épices avec l'Égypte : «Cet Aden est le port auquel abordent tant de navires de l'Inde. De là les marchands transportent leurs produits à sept jours plus loin sur de petits navires et les débarquent pour les charger sur des chameaux qui les portent trente jours plus loin. Ainsi, ces produits arrivent à la rivière d'Alexandrie. Et c'est ainsi que les Sarrasins de cette dernière ville reçoivent d'Aden toute leur provision de poivre et les autres épiceries. Aucune autre route n'est comparable à celle-là pour le commerce de ces denrées.

«Et sachez que le soudan d'Aden perçoit des droits considérables sur les navires trafiquant entre l'Inde et ce pays. Il perçoit aussi des droits sur les produits exportés d'Aden vers les Indes par ces chargeurs indiens, et sur les chevaux de selle et de bât, source de grands profits, car les chevaux atteignent de hauts prix aux Indes, où on ne les élève pas..... Sur les marchands, également, le soudan perçoit de hauts droits de port; aussi est-il un des princes les plus riches du monde[4].»

Aden reçut en 1330 la visite d'Ibn Batoutah : «Les montagnes, dit-il[5],

---

(1) Aden fut, dit-il (H. C. Kay, *Yaman, its mediaeval history*, 1892, p. 168 et aussi p. 307; voir sur cet ouvrage au tome Ier, p. 156), gouvernée d'abord par les descendants de Man, fils de Zaydah, qui résista à l'autorité des Ziyad, mais leur paya tribut. Sous la suprématie des Sulayites, le dey Ali confirma les Banu Man dans le pouvoir, mais Ahmed el-Mukarram, fils d'Ali, les chassa et nomma pour gouverner Aden les Banu al-Karam....., ses parents descendaient comme lui de Hamdan. Les Banu Zuray (des Banu Karam) détinrent un pouvoir exclusif et ils héritèrent des fonctions de dey qu'exerçaient les Sulayites, ainsi que de leur souveraineté..... Ali ibn Mahdi ne fut pas en mesure de soumettre les Zurayites et dut se contenter du tribut qu'ils lui payèrent, jusqu'à ce qu'ils fussent conquis par Shams ed-Dauleh Touran Shah, fils d'Ayyoub, comme on l'a dit.»

Il s'agit là uniquement de l'histoire d'Aden depuis 1083 jusqu'à la conquête de l'Yémen par les Ayoubites d'Égypte, c'est-à-dire par Touranshah, frère de Saladin en 1173. Voir le tableau de cette dynastie adénite dans Lane Poole, *Mohammadan Dynasties*, Londres 1894, p. 97.

(2) Tome Ier, p. 151.

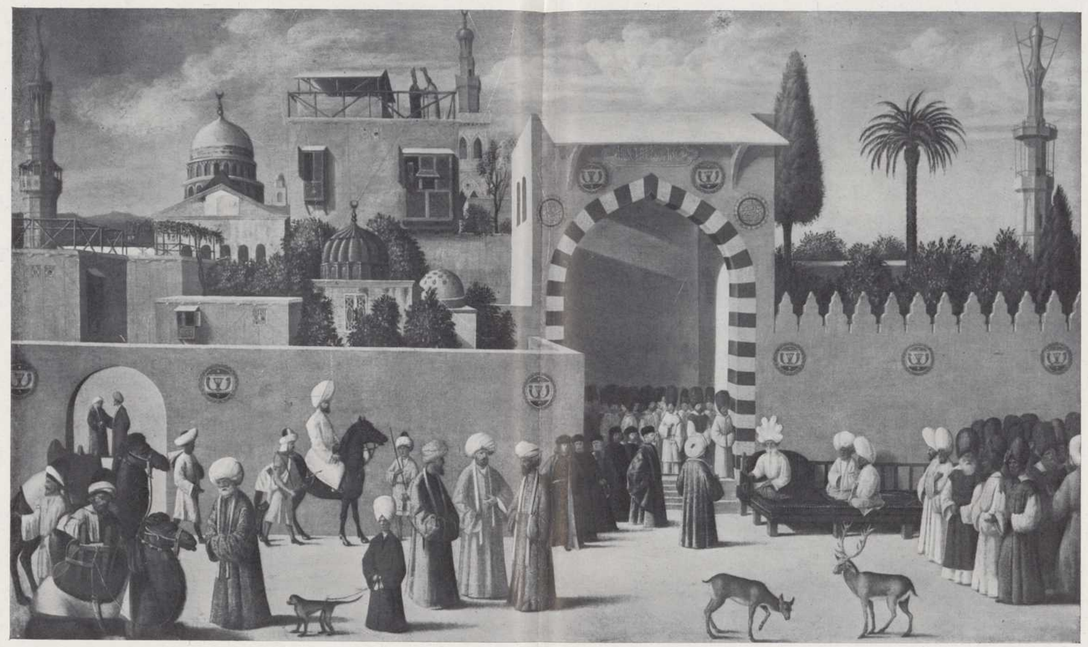
(3) Nos planches XXXIV et XXXV du tome Ier montrent la place à diverses époques.

(4) Yule, *Marco Polo*, t. II, p. 430 et seq.

(5) Ibn Batoutah, t. II, p. 177.

AMBASSADE DE DOMENICO TREVISIANO AU CAIRE, 1512.

(ÉCOLE DE GENTILE BELLINI.)



Réception de l'ambassadeur vénitien Domenico Trevisiano au Caire par le sultan El-Ghouri en 1512.
(École de Gentile Bellini, Musée du Louvre, n° 1157 du Catalogue.)

(Voir le *Bull. de l'Institut d'Égypte*, Le Caire 1907, 4e trimestre, n° 7, p. 88.)

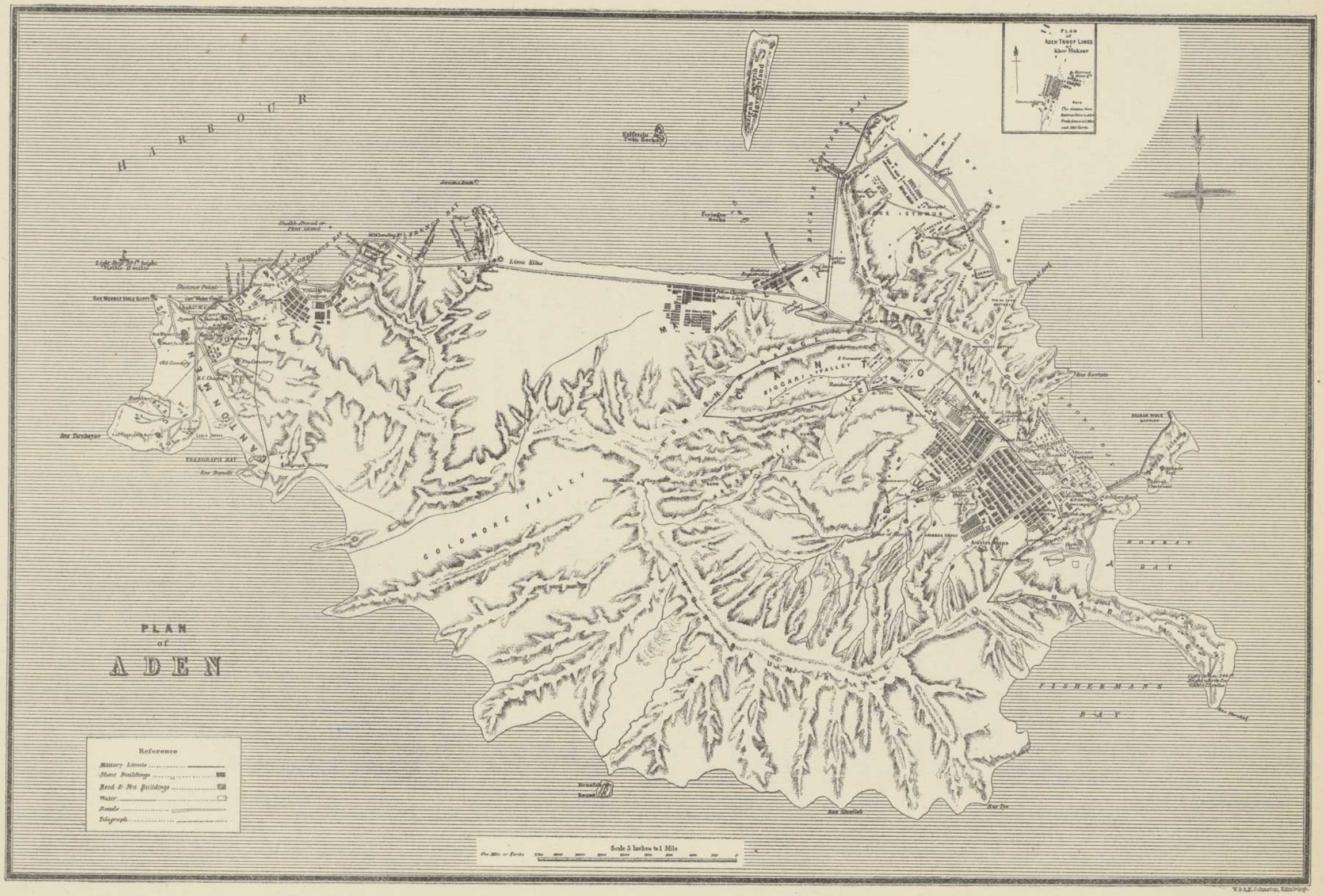


Fig. 47. — Croquis topographique d'Aden vers 1875. (M. Hunter, *An Account of the British settlement of Aden in Arabia*, Londres 1877.)

l'environnent; on n'y peut entrer que par un seul côté. C'est une grande ville, mais elle ne possède ni grains, ni arbres, ni eau douce. Elle a seulement des citernes pour recevoir l'eau de pluie, car l'eau potable se trouve loin de la ville. Souvent les Arabes défendent d'en puiser et se mettent entre l'eau et les habitants, jusqu'à ce que ceux-ci aient acheté leur bonne volonté par de l'argent et des étoffes. La chaleur est grande à Aden. Cette ville est le port où abordent les Indiens; de gros vaisseaux y arrivent de Cambaye, Tauna, Coulam, Calicut, etc. . . . . Des négociants de l'Inde demeurent dans la ville ainsi que des négociants égyptiens. Les habitants d'Aden se partagent en marchands, portefaix et pêcheurs. Parmi les premiers il y en a de fort riches; quelquefois un seul d'entre eux est propriétaire à lui tout seul d'un grand navire avec tout ce qu'il contient. Les négociants ont à ce sujet de l'ostentation et de l'orgueil. . . . . Je logeais à Aden chez un négociant. Environ vingt négociants assistaient tous les soirs à son repas et le nombre de ses esclaves et domestiques était encore plus considérable que celui de ses convives. Malgré tout ce que j'ai dit, les habitants d'Aden sont des gens pieux, humbles, probes et doués de générosité. Ils sont favorables aux étrangers. »

A la fin du xve siècle, Aden était de plus en plus florissante, ainsi qu'il résulte des quelques récits que nous en avons.

On a vu plus haut[1] que Girolamo Adorno et Girolamo di San Stefano y firent un séjour de quatre mois en 1494 ou 1495 et se louèrent de l'équité du prince. Dix ans à peine avant d'Albuquerque, Ludovic de Varthema venait de la visiter (1504)[2]. Il y avait été jeté en prison. Suspectant la qualité de musulman dont il s'était affublé afin de circuler plus facilement, on le tint pour un espion chrétien à la solde des Portugais, si redoutés depuis deux ou trois ans dans ces parages. La place était alors sous le commandement d'un gouverneur reconnaissant l'autorité des Tahirides de l'Yémen, dont le souverain, le dernier de cette dynastie, était depuis 1488 Malik ez-Zafer. Une intrigue qu'eut Varthema avec la femme d'un potentat local rendit son évasion possible. Il visita Lahadj, Makhrana, Yérim (qu'il appelle *Reaulme*) et Sanaâ, et peut-être aussi Taïz et Zébid. L'Yémen était alors en rumeur à cause des préparatifs que faisait Malik ez-Zafer — et auxquels Aden contribuait — contre l'imam de Sanaâ, qui était encore En-Nassir II. Sa capitale devait tomber l'année suivante. Ainsi le voyage de Varthema à Aden se place à un moment important de l'histoire intérieure de l'Yémen, comme on le verra au chapitre VI.

---

[1] Page 29. — [2] *Varthema*, p. 65.

Voici la description d'Aden que donne Varthema :

« Cette cité d'Aden est la plus forte que je vis oncques en pleine terre; de deux côtés elle est environnée de murailles et des deux autres il y a de très grandes montagnes; au-dessus des dites montagnes, la terre est toute plaine. Et il y a bien cinq châteaux. Elle peut avoir cinq à six mille feux. Ils tiennent leur marché à deux heures de la nuit à cause des grandes chaleurs qu'il fait de jour. Il y a une montagne à un jet de pierre loin hors de la dite cité et au-dessus il y a un château; au pied de la montagne les navires s'arrêtent et jettent l'ancre. C'est une très belle cité et la principale de l'*Arabia Felix*. Et au dit lieu abordent tous les navires qui viennent d'Inde la Majeure et d'Inde la Mineure, de l'Éthiopie et de la Perse. Tous les navires qui vont à la Mecque, il faut qu'ils abordent au dit lieu. Et tout aussitôt qu'un navire entre dans le port, les officiers du soudan de la cité s'empressent pour savoir d'où il vient et quelles marchandises il porte, combien il y a de temps qu'ils partirent de leur pays et combien de gens il y a dans chacun des dits navires. Incontinent qu'ils se sont bien enquis de tout, ils ôtent les voiles et les gouvernails et portent tout dans la cité. Ceci ils le font à ce que nul ne puisse partir sans payer le droit (c'est-à-dire la douane) du Seigneur Soudan. »

Le rôle commercial d'Aden est particulièrement bien décrit par l'Italien Corsali[1], embarqué sur la flotte de Lopo Soarès lors de sa tentative contre la place en 1517.

« Avant que les Portugais ne fussent les maîtres de la mer des Indes, il abordait ici nombre d'épiceries, drogues médicales, parfums, ... D'ici, elles passaient en Arabie, en Syrie et en Asie Mineure jusqu'à Damas et Alep. Toutefois, la plus grande partie allait à Djeddah, à Suez et aux autres ports du Caire,

---

[1] Les lettres d'Andrea Corsali, datées des Indes, sont, la première, d'octobre 1516, et la seconde, d'octobre 1518. La première a été imprimée à Florence dès le retour de l'auteur sous le titre : *Lettera all'Ill. Signor Duca Juliano di Medici, venuta dalle Indie del mese d'ottobre di 1516* (Firenze, Jo. Stephano de Carli de Pavia, 1516. Cette date est sans doute fausse, car la lettre n'a pu faire le trajet en deux mois). La seconde, publiée également à Florence, mais sans date, porte le titre : *Lettera all'Ill. Principe Laurentio de Medici, Duca di Urbino, ex India, quinto decimo Kal. ottobre MDXVIII.*

Les lettres d'A. Corsali ont été reprises dans le tome Ier de la collection de voyages de Giov. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*. De là, elles passèrent, en traduction française par Gab. Simeoni, dans Joannes Leo, *Historiale description de l'Afrique*, Lyon 1556. Cet ouvrage fut réédité au XIXe siècle sous le titre : Temporal, *De l'Afrique*. C'est là qu'il est le plus facile de trouver les lettres de Corsali, t. IV, p. 331 à 374, spécialement p. 337.

On les trouve aussi dans une édition très rare, parue sans nom d'auteur, sous le titre : *Historiale description de l'Éthiopie*, Anvers, chez Plantin, 1558, f° 20.

duquel lieu elles passaient en Alexandrie et de là en notre Europe. Tellement que cette région de Malacca, Calicut, Ormuz et Aden, où telles marchandises abondaient, était réputée la plus noble et riche d'Orient, comme chez nous Venise et le Caire. Mais, depuis que les Portugais y arrivèrent, étant ruiné le profit et le commerce des dites villes, les marchands indiens aussi se retirèrent de la terre ferme, ce qui apporte grand préjudice à l'Inde, à Venise et au Caire, puisqu'il faut que tout passe par les mains des Portugais. »

Ce qui, en dépit de tous risques, achalandait si bien Aden, c'était l'atroce aridité de cette côte, et la rareté des points d'eau. Les boutriers et patrons de barques surpris par la tempête ne pouvaient éviter d'y faire relâche, malgré les obstacles matériels opposés aux visiteurs par le régime des vents et souvent par les hauts fonds, les sables mouvants et les récifs madréporiques. Les dangers politiques n'étaient pas moindres. Il fallait composer avec ces exploiteurs, dont le premier acte, après qu'on s'était mis dans leurs griffes, était d'enlever aux navigateurs — comme on le fit pendant des centaines d'années aussi à Alexandrie[1], leur gouvernail et leurs voiles, jusqu'à ce qu'ils eussent passé sous les fourches caudines de la douane. Quelquefois il y avait peu de différence entre la taxation et la confiscation. Un récit typique à cet égard est celui de John Jourdain, le facteur du premier navire anglais qui ait touché au port d'Aden, commandé par Sharpeigh, plus d'un siècle après l'époque où nous sommes (1607). Par des promesses fallacieuses on l'amena à débarquer ses marchandises, et de fil en aiguille tout ce qu'il mit à terre lui fut confisqué sous divers prétextes[2]. Il est vrai que le régime turc à Aden fut bien plus déraisonnable que celui des Yéménites indigènes.

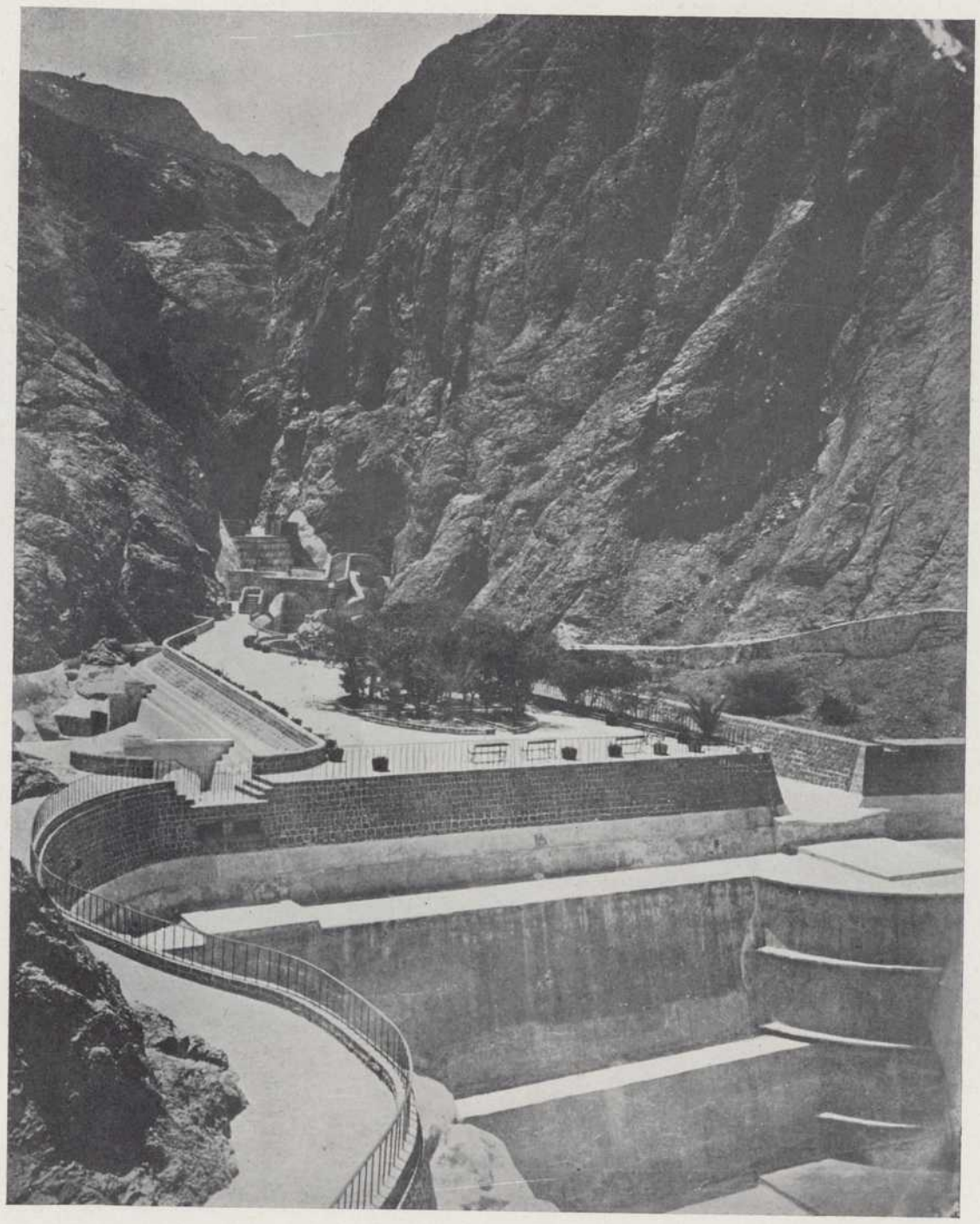
Il était facile à des navires de guerre de tenir en respect ces petits princes si courageux contre les marchands. Comme ils ne possédaient guère d'armes à feu, encore moins d'artillerie (du moins jusqu'au début du XVIe siècle), ce n'était qu'un jeu pour les caravelles fort bien armées des Portugais d'intimider les autorités des escales arabes, à la condition qu'elles ne fussent pas naturellement fortes, voire d'en prendre temporairement possession et, selon les troupes disponibles, d'y laisser de maigres garnisons.

Cela avait très bien réussi en Oman et un peu partout ailleurs. A Aden, il

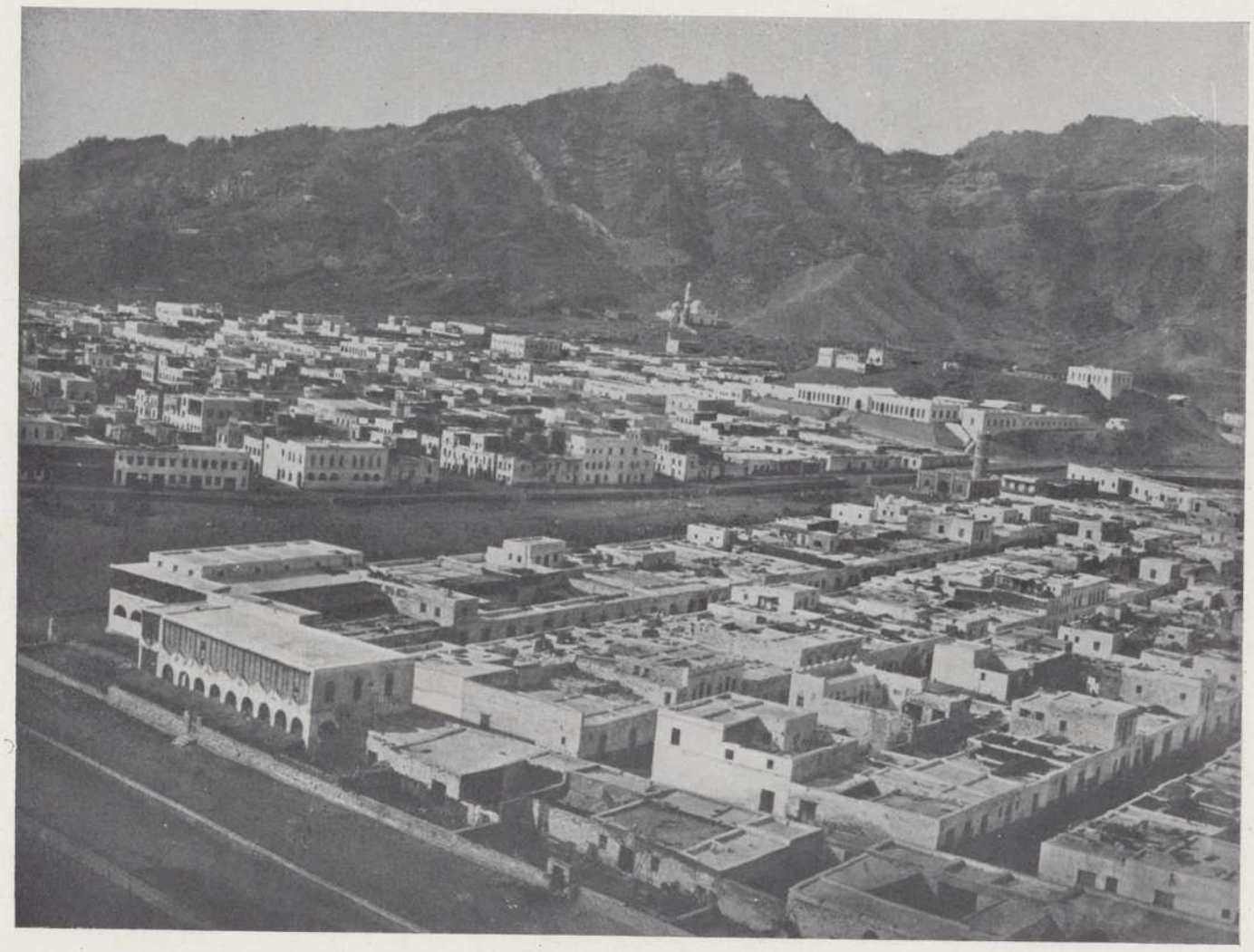
---

(1) Voir au tome Ier, p. 18.

(2) Cf. W. Foster, *The Journal of John Jourdain 1608-1617, describing his experiences in Arabia, India and the Malay Archipelago*, Soc. Hakluyt, 2e série, vol. XVI, 1905, p. XXIII et seq.



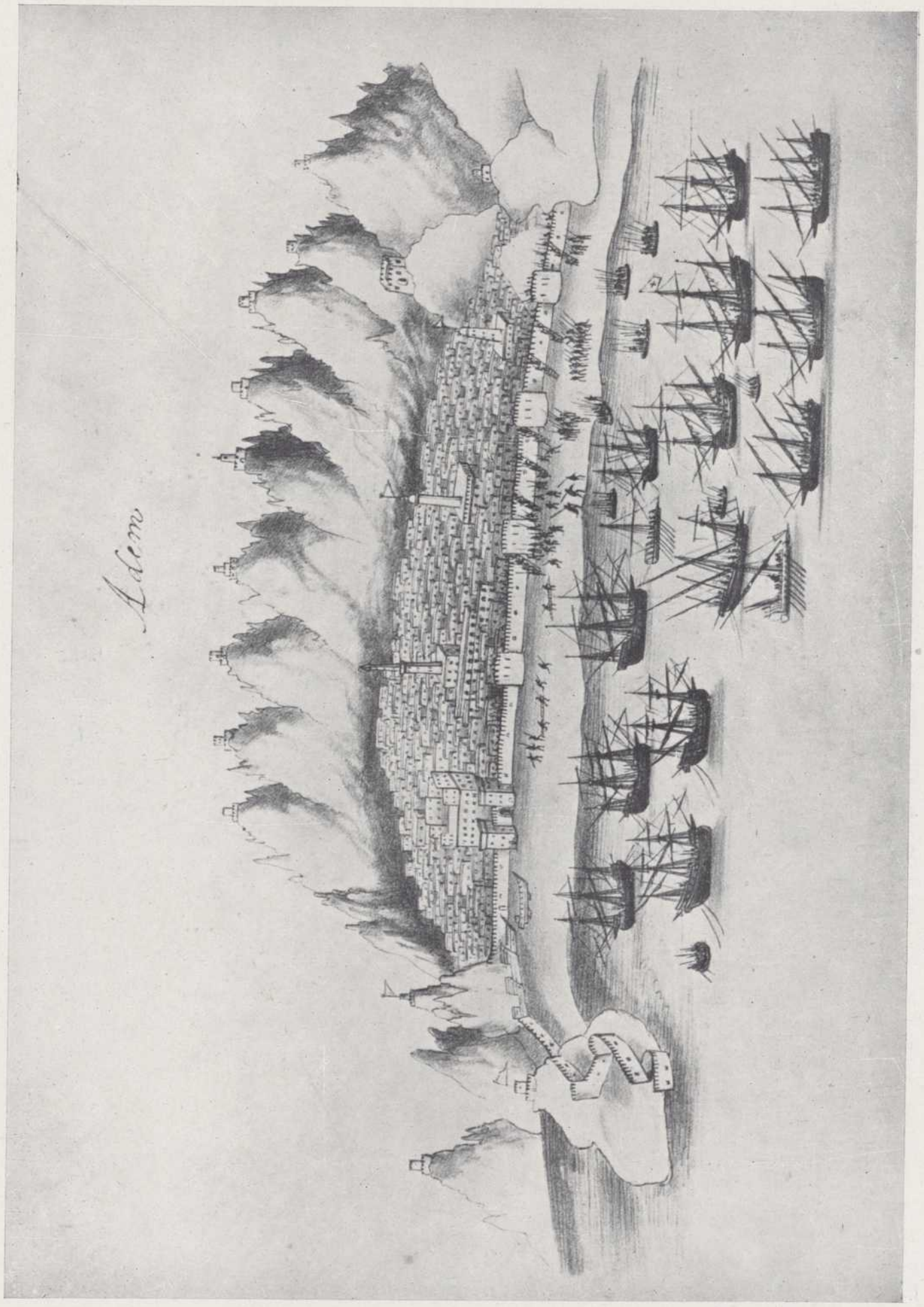
Les citernes d'Aden vers 1875.



Aden vers 1875.

L'ATTAQUE D'ADEN PAR D'ALBUQUERQUE

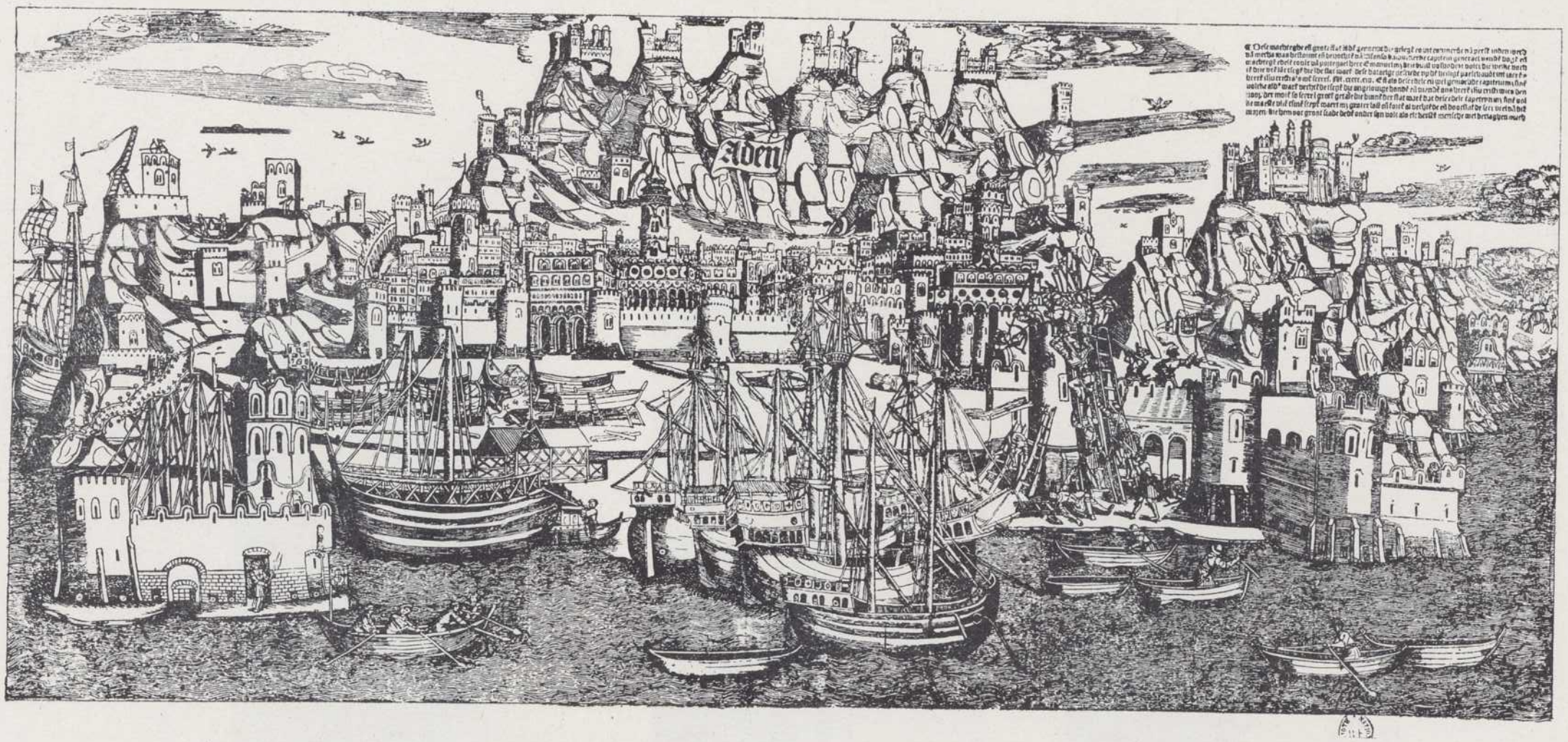
25 MARS 1513.



Aden.

Tentative d'escalade d'Aden par A. d'Albuquerque, 25 mars 1513.

(D'après un dessin tiré de Gaspar Correa, *Leudas da India*, édition de Lisbonne, 1860, t. II, p. 340.)



Aden.

Tentative d'escalade d'Aden par A. d'Albuquerque en 1513, d'après une estampe hollando-flamande du British Museum, gravée à Anvers probablement au début du XVIe siècle.

(Col Yule, *Travels of Marco Polo*, 3e édition, 1903, t. II, p. 440.)

LA LÉGENDE EN VIEUX HOLLANDAIS DANS LE COIN DROIT SE LIT :

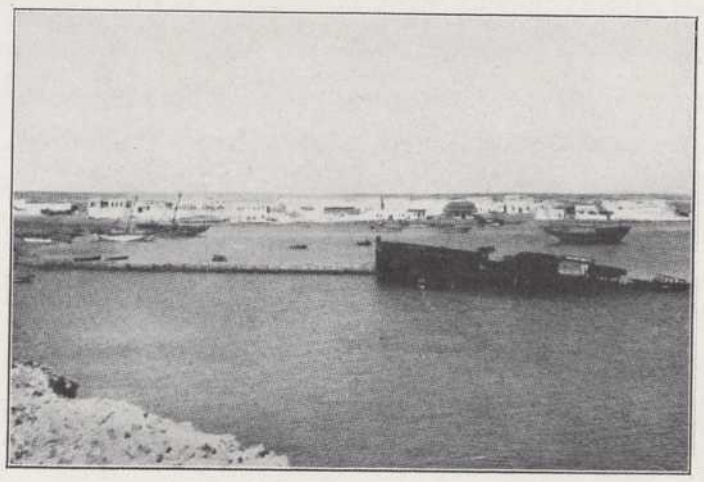
Dese machteghe en grote stat Adê genaemt die gelegê is int conincryc vâ perse indeniverd
vâ mecka was bestormt en bevochtê vâ Alfonso dalbuckerke capitein generael vande hoge en
machtege edele conic vâ portegael heer Emanuel mz drie duise vÿfhodrit volce die welke voch
te drie urê lâ tsege die ide stat ware dese bataelge gesciede op de heilige paeschavde int jaer ôs
heere jesu cristi als mê creef. M.CCCCC.XIII. En als dese edele en welgemoedde capitein mz sine
volcke aid' warê vechtêde tsege die ongelovige hondê en viandê ons heere jesu cristi wies den
hoop der morê so seere i grotê getale die binnê der stat warê dat dese edele capitein mz sinê vol
ke moeste vliê tsinê scepê waert mz groter last en foirê al vechtêde en doorstak de seer vele vâ die
moren' die hem ook groot scade dedê onder syn volc als elc kerstê mensche wel beclaghen mach

TRADUCTION :

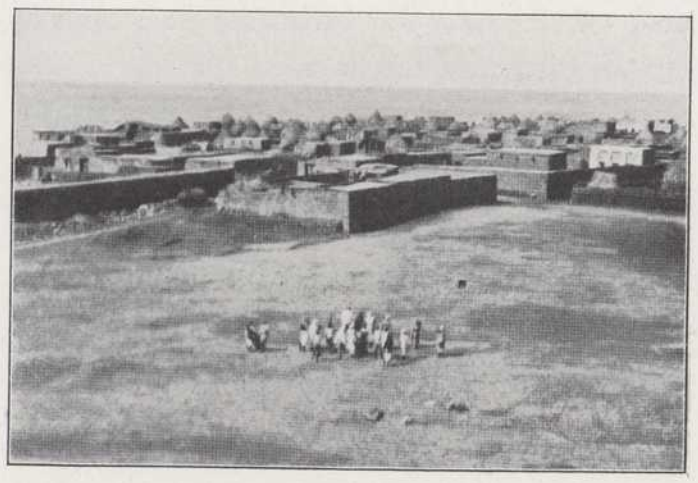
Cette puissante et grande ville appelée Aden, *qui est située dans le royaume de Perse non loin de la Mecque, fut attaquée et combattue par Alphonse d'Albuquerque, capitaine général du haut et puissant Roi de Portugal Emmanuel, avec trois mille et cinq cents hommes qui combattirent 3 heures contre ceux qui étaient dans la ville; cette bataille eut lieu le jour de la veille de Pâques en l'an de N.-S. 1513. Et tandis que ce noble et ardent capitaine était en train de combattre avec ses hommes, ces chiens d'Infidèles ennemis de N.-S. Jésus-Christ, le nombre des maures à l'intérieur de la ville augmentait toujours. Si bien que ce noble capitaine dut fuir avec ses troupes vers ses navires. Cela avec de grandes difficultés, tout en combattant et massacrant beaucoup de ces maures, qui lui firent beaucoup de pertes parmi ses gens, événement que tout chrétien doit déplorer.*

LES PORTS DE L'YÉMEN.

1. — Kamaran. L'unique oasis.



2. — Kamaran. L'unique village.



3. — Djizan. Le seul port de l'Acyr.

(Les trois gravures d'après von Weissl, *Zwischen dem Teufel u. dem Roten Meer*, Leipzig 1928, p. 225, 228 et 264.)

devait en être autrement. Les capitaines de la flotte, réunis en conseil, avaient délibéré s'il fallait négocier avec l'émir Merdjan, lui-même un renégat abyssin[1], gouverneur de cette place, laquelle relevait, comme on vient de le voir, de la dynastie yéménite des Tahirides; on trouva plus efficient de procéder par surprise.

La flotte, quittant Socotora et conduite par le pilote hindou du boutre de Chaul capturé récemment, passa aux îles Abd el-Kuria, où déjà s'était embusqué d'Albuquerque au début de 1508. Le golfe du Bab el-Mandeb fut traversé vers l'île Meyet (Mete); on arriva devant Aden au coucher du soleil, trop tard pour une opération utile (24 mars 1513). L'effet de complète surprise étant manqué et la flotte, décelée de loin des hauteurs très élevées qui dominent Aden et qu'on peut noter sur toutes nos vues d'Aden, d'Albuquerque ordonna de jeter l'ancre. Le lendemain, jour du vendredi saint, un branle-bas de combat rassembla le corps de débarquement. Un coup de vent obligea les Portugais aux plus grandes précautions à cause des récifs. L'amiral préféra accepter la conversation avec des émissaires, qu'il tenta d'induire à croire que l'expédition était dirigée contre Djeddah et Suez. L'émir Merdjan comprit qu'il était visé lui-même. Il refusa l'autorisation de pénétrer en ville et se mit secrètement en état de défense, tout en offrant des vivres.

Il fallut bien passer à l'action : d'Albuquerque rassembla ses capitaines et, vu la longueur des lignes de muraille, ordonna de concentrer l'attaque en un point unique, de jeter une double escalade sur la ligne fortifiée, la seconde appuyant la première, puis, ayant pris pied, de se rendre maître des portes de la crête fortifiée donnant accès à la ville. Faute de navires légers, dont plusieurs avaient été perdus, d'Albuquerque ne disposait pas de moyens de débarquements rapides. La mise à terre de ses compagnies se fit sans trop d'obstacles de la part des Adenais, mais lentement (25 mars 1513). Malheureusement la place était forte par sa situation et ses murailles garnies de catapultes et même d'une artillerie sommaire[2].

---

[1] Le même auquel s'était adressé Mir Hussein en 1507 et qu'il appelait Morgan ez-Zaferi, Émir Merdjan, ou Mira Merjão, ou Amir Mirgian : « alors que Albuquerque y arriva, un Éthiopien, brave capitaine, nommé Miriammirjam, y commandait » (Simon Goulart, *Histoire du Portugal*, f° 255).

Les faits caractéristiques de l'histoire d'Aden sont rassemblés dans : Cap. R. L. Playfair, *An Account of Aden, reprinted from : A History of Arabia Felix or Yemen, including an account of Aden*, Bombay 1859; et aussi dans Cap. M. Hunter, *An Account of the British settlement of Aden in Arabia*, Londres 1877.

Une chronique arabe par l'imam Ettayeb ben Abdallah (non traduite et que nous n'avons pu retrouver) a, semble-t-il, conservé l'histoire de la place.

[2] *Commentaries* (t. IV, p. 10) donne une excellente description topographique des lieux,

Après avoir bouté le feu à quelques navires de commerce lourdement chargés qui n'avaient pu s'éloigner assez vite, les Portugais tentèrent en deux groupes l'escalade de la muraille, avec des échelles trop hâtivement fabriquées; D. Garcia de Noronha attaquait une des portes, tandis que, sous d'Albuquerque, vers la droite, les échelles étaient appliquées et que, six par six de front, les Portugais s'y élançaient.

S'il faut en croire Barbosa [1], quarante de ses hommes parvinrent à couronner les créneaux, non sans que se produisît la rupture de plusieurs échelles trop chargées. La valeur exceptionnelle des hommes l'emporta, malgré leur hâte excessive et leur manque de discipline. Mais la destruction des échelles mit les vainqueurs dans le plus grand danger. Quelques-uns purent descendre dans la place et y jeter la confusion; ils y furent décimés. Les soldats de l'émir, un moment déconcertés, se ressaisirent. Les Portugais tentèrent de rétablir leurs échelles, qui demeurèrent trop courtes. Les quelques guerriers lusitaniens restés aux créneaux surent se servir de leurs cordes, redescendre dans les fossés et rejoindre le gros des assaillants. J. de Silveira et G. de Sousa y périrent.

L'événement est raconté dans les termes suivants par la chronique de Yahia : « Les Francs avaient préparé des échelles qu'ils placèrent sous les murs les moins élevés de la ville. Certains d'entre eux réussirent à pénétrer dans la place. Les habitants se portèrent à leur rencontre, et en tuèrent quelques-uns. Ils firent également quatre prisonniers. »

Une rare bonne fortune nous a conservé de cette action militaire deux représentations : l'une est un dessin de Correa (pl. LXIX), l'autre une estampe du British Museum (pl. LXX) [2]. Sur toutes deux est indiquée la manœuvre des échelles et l'escalade manquée, que raconte ainsi sommairement la chronique inédite de Yahia pour la même année 1513.

L'émir fit contre-attaquer la flotte par l'artillerie de l'îlot de Sira; mais G. de Noronha réussit à prendre et démanteler ce fortin, où il s'empara de 36 canons

---

notamment des deux ports d'Aden compris entre la baie de Hokat (qu'il appelle *Focate*) et celle de Hejaf (qu'il appelle *Ujufu*) ainsi que de l'isthme sablonneux reliant cet ancien cratère à la terre ferme. Voir au tome Ier, pl. XXXV, 1.

(1) Barbosa, t. I, p. 57. Voir le détail du siège dans *Commentaries*, t. IV, p. 14 et seq.; de Barros, *Da Asia*, Dec. II, lib. VII, cap. 9; et Correa, *Lendas da India*, t. I, p. 341-342. La chronique de Yahia n'en dit que quelques mots.

(2) La planche LXIX est tirée de Correa, *Lendas da India*, t. II, p. 342. On voit fort bien, sur la gravure, les soldats de d'Albuquerque apportant et appliquant leurs échelles.

L'autre estampe est reproduite d'après Yule, *Marco Polo*, t. II, p. 440; c'est un bois hollandais

qu'il sut retourner contre la ville si proche, en attendant les décisions de d'Albuquerque.

Le chef suprême dut se borner à piller et détruire les navires capturés. Inquiet des préparatifs qu'on pouvait faire au Caire pour lui barrer l'accès de la mer Rouge, il n'osa s'attarder et abandonna sa tentative infructueuse contre Aden. De fait les Arabes, par la poste à chameaux, savaient communiquer rapidement, quand ils le voulaient, avec le Nord. Une quinzaine après l'attaque de d'Albuquerque, le sultan égyptien en était informé, et, un mois plus tard, il avait déjà pu inviter le gouverneur d'Aden à se confier à lui de la défense de la place, ce que l'Arabe refusa d'ailleurs. En même temps la terreur gagnait les ports de la mer Rouge menacés par la flotte portugaise. Djeddah se vidait de sa population féminine et l'on y voyait déjà le pèlerinage entravé[1]. Un Abyssin amené de Zeyla par Ruy Galvão annonçait même que le cheikh Ismael (shah de Perse) marchait sur Alep, qu'une grande révolte éclatait au Caire et que les chrétiens faisaient le siège d'Alexandrie.

Le 26 mars 1513 d'Albuquerque, ayant remis en ordre ses navires grâce aux matériaux capturés sur les voiles musulmanes, donna le signal de la retraite et rembarqua ses troupes, n'ayant malheureusement pu délivrer quelques prisonniers portugais aux mains de l'émir d'Aden, parmi lesquels Duarte de Léma et G. de Quadra, qu'une tempête avait jetés dans la gueule du loup.

Aden devait être menacée plusieurs fois par la suite. Elle faillit être occupée en 1517 par Lopo Soarès[2]. En 1569, elle eut quelques jours une petite garnison lusitanienne[3]. C'est un miracle qu'elle ait finalement échappé aux Portugais. Cela n'empêche qu'on montre encore aujourd'hui à Aden une forteresse ancienne à laquelle la croyance populaire attribue une origine portugaise[4].

---

(1) *Commentaries*, t. IV, p. 25; Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 29.

(2) Voir plus loin, chap. vii, § 2.

(3) Cette action sera étudiée au tome III.

(4) Tous les vestiges un peu importants de forteresses, depuis la mer Rouge jusqu'au golfe Persique, sont attribués aux Portugais, souvent à tort. Nous savons exactement où ils en construisirent.

§ 3. — LA PREMIÈRE CROISIÈRE PORTUGAISE DANS LA MER ROUGE.

KAMARAN, DAHLAC ET MASSAOUAH (1513)[1].

Quittant Aden après son échec, d'Albuquerque n'hésita pas à faire route plus à l'ouest vers les bouches de la mer Rouge, suffisamment renseigné par son pilote, qui lui garantissait de trouver de l'eau potable à l'île de Kamaran. Ce fut la première flotte portugaise qui eût osé s'aventurer si loin. Le navire de Jean Gomez, chargé de prendre un pilote à l'île des Robons, sur le Bab el-Mandeb, lui servit d'éclaireur. On craignit de le voir s'enfuir à la vue d'une flotte entière. Elle s'embossa d'abord dans le port oriental du détroit, c'est-à-dire dans l'anse de Sheikh Saïd (fig. 48), non loin de l'île de Périm, appelée alors Mium. L'amiral, fier de cet exploit, fit hisser le grand pavois. Les *Commentaires de d'Albuquerque*[2] nous donnent de cette côte une excellente description avec tous les détails nécessaires tant sur le Bab el-Mandeb que décrit déjà Varthema[3], et le danger de cette navigation, que sur l'île des pilotes (île des Robons), reliée à la terre arabique, à marée basse seulement, par une étroite langue de terre. Les navires entrant dans la mer Rouge y prenaient d'habitude leurs pilotes. C'était une affaire capitale, quoiqu'ils fussent fort mauvais, au point qu'on préférait se servir de ceux capturés sur des navires ennemis. Il fallut un tiers de siècle pour faire le relevé de ces parages. Les figures 49 et 50 montrent la nomenclature comparée des deux côtes de la mer Rouge, d'après les Arabes d'une part et d'après les Portugais de l'autre, celle de l'Arabie jusqu'à Djeddah et celle de l'Abyssinie jusqu'au cap Dawair, fort loin au nord de Souakim[4]. On y voit les latitudes réelles et les positions des localités comptées en *isbas* ou pouces arabes.

---

(1) On suivra cette croisière sur notre figure 32, p. 111.

(2) Tome IV, p. 28 et seq. et Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 270 et seq.

(3) *Varthema*, p. 64. Ce renégat en donne la première description par un chrétien, en 1504. « L'entrée est fort large, environ deux ou trois milles. Du côté à main droite (occident), la terre est haute d'environ dix pas et est deshabitée autant qu'on peut voir de loin; à main gauche il y a une très haute montagne et un grand rocher, et au milieu de la dite entrée, il y a une petite île déshabitée qui s'appelle *Belmendeb*. »

(4) Voir t. Ier, p. 65 et suiv.

1. Kamaran. — La flotte longea la côte arabique où les *Commentaires* ne signalent que des bourgades. Ils ne mentionnent pas Moka, quoique d'après la chronique de Yahia, la flotte y eût fait escale. Ce port, si important lorsque le goût du café se fut répandu, devint l'entrepôt principal de la mer Rouge au

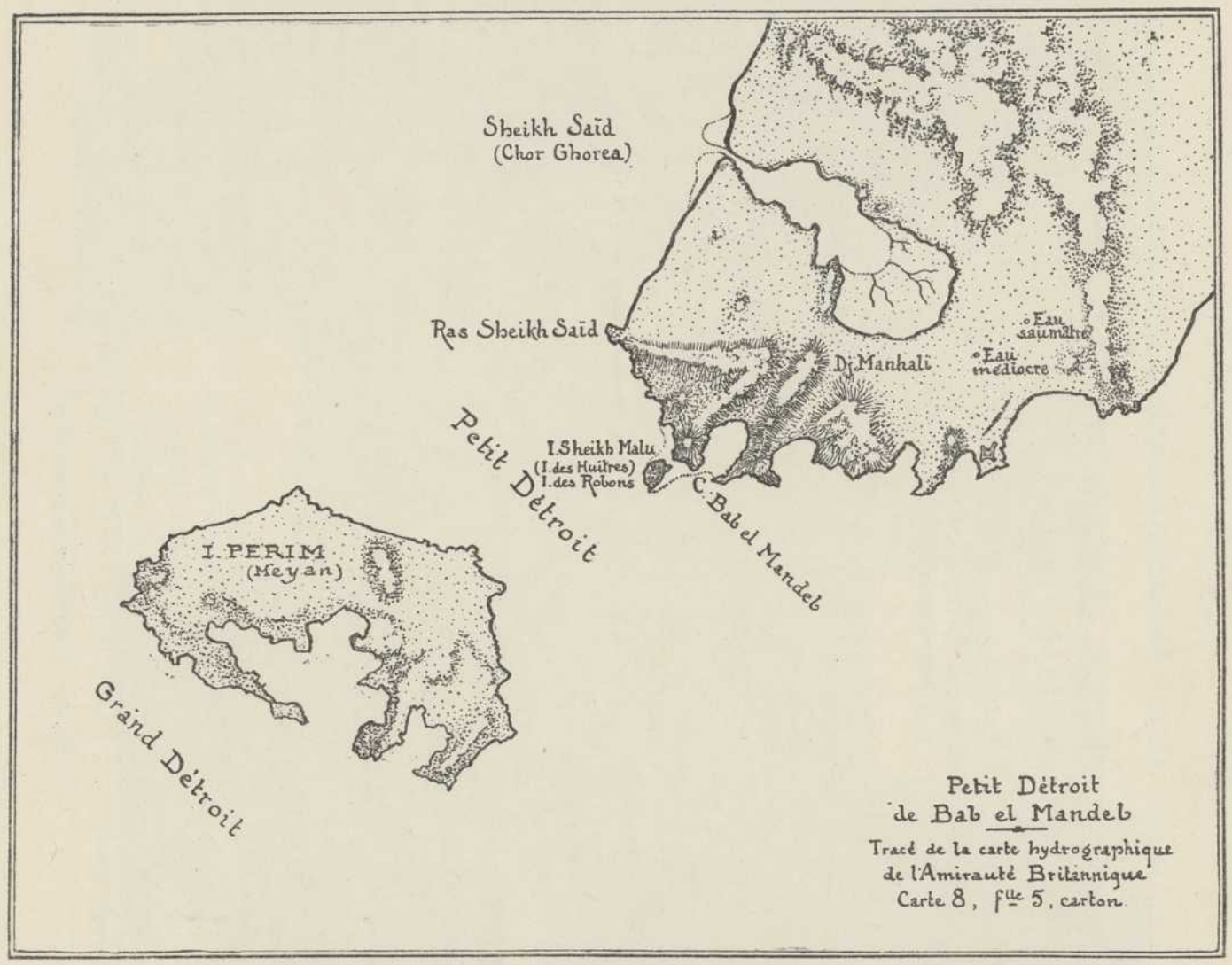


Fig. 48. — Le Bab el-Mandeb.

XVIIIe siècle. Il était encore presque insignifiant. S'il faut en croire la légende, c'est au milieu du XVe siècle seulement qu'un cheikh de Moka, Ali Shaduli, aurait mis à la mode le café, originaire d'Abyssinie et non d'Arabie[1]. La flotte portugaise s'arrêta à l'île de Sugur, Zukor, que les *Commentaires* appellent la montagne *Zokor* (Djebel Zokor); elle y captura deux barques venant de Berbera et

[1] Playfair, *Account of Aden*, p. 20.

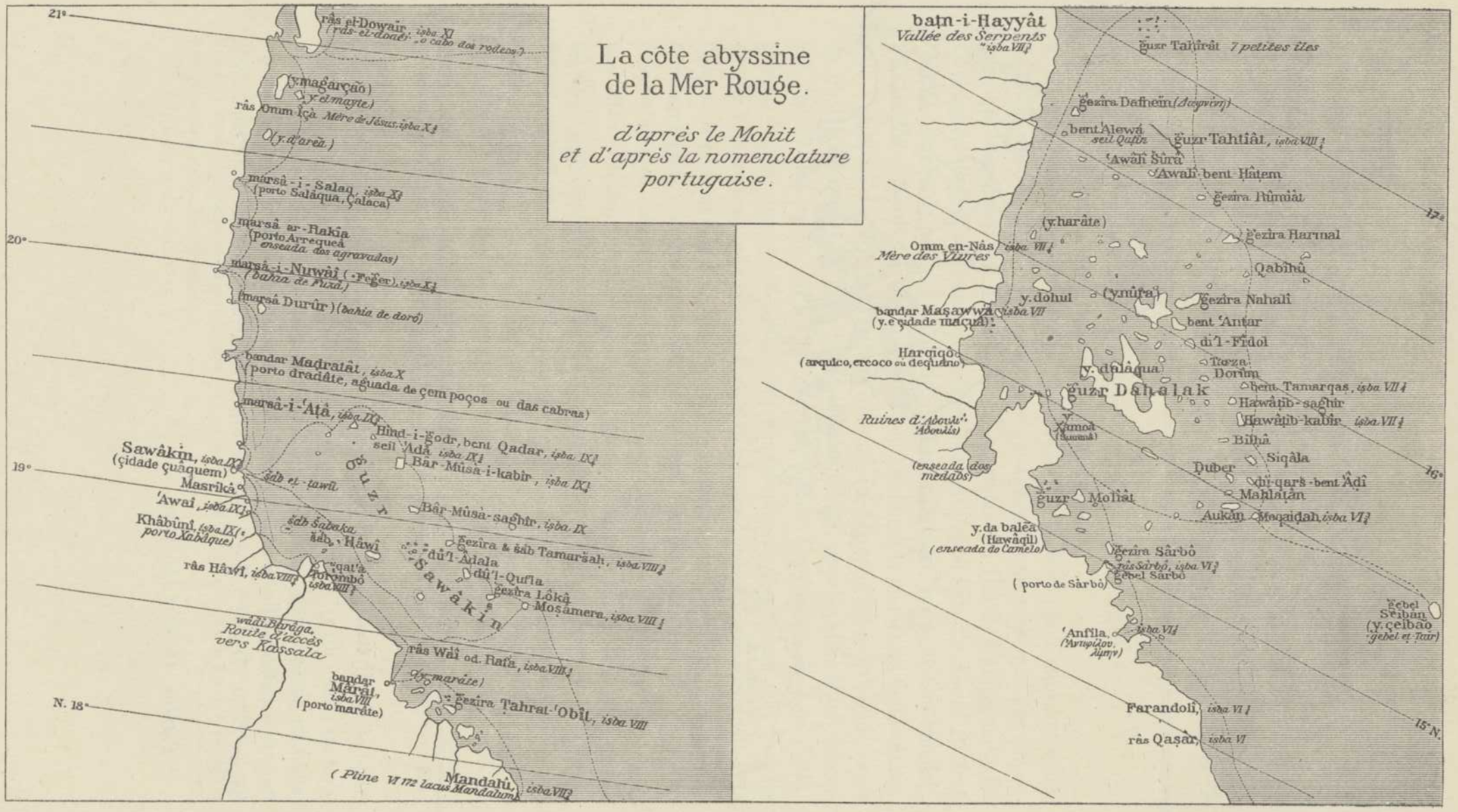


Fig. 49. — Côte abyssine de la mer Rouge.

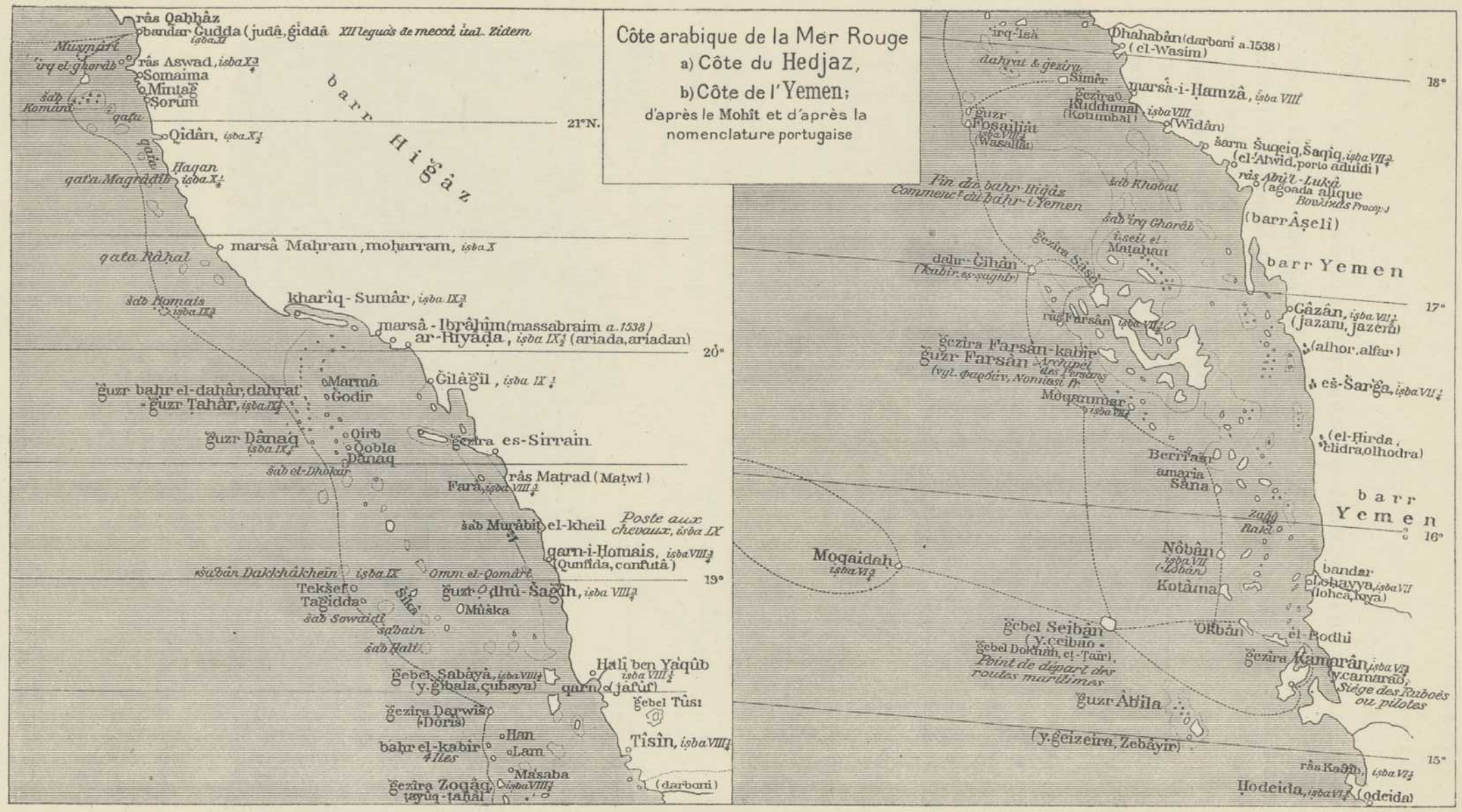


Fig. 50. — Côte arabique de la mer Rouge.

Zeyla avec des esclaves abyssins expédiés à Djeddah. L'équipage dûment amputé des poignets, l'on poursuivit la route. L'on passa devant Hodeidah et Loheia (*Luya*), encore sans réputation. Après un échouage dangereux, l'on jeta l'ancre devant l'île de Kamaran (*Kamertua*), sur la côte de l'Yémen, appartenant, dit d'Albuquerque, au cheikh d'Aden. En réalité elle avait un gouverneur relevant de la dynastie des Tahirides. C'était une grande île, séparée de la côte yéménite par un simple chenal, de l'autre côté duquel se trouvent les rares cases de Salif (fig. 51). L'île avait une bourgade misérable, très peu d'eau et de maigres palmiers en petit nombre. Tel est encore aujourd'hui ce lieu déshérité (pl. LXXI, 1 et 2)[1]. Enfin l'on trouva de l'eau; on fit quelques prises de guerre sur des barques abandonnées par leurs équipages terrifiés et l'on put effectuer les réparations urgentes. Le séjour se

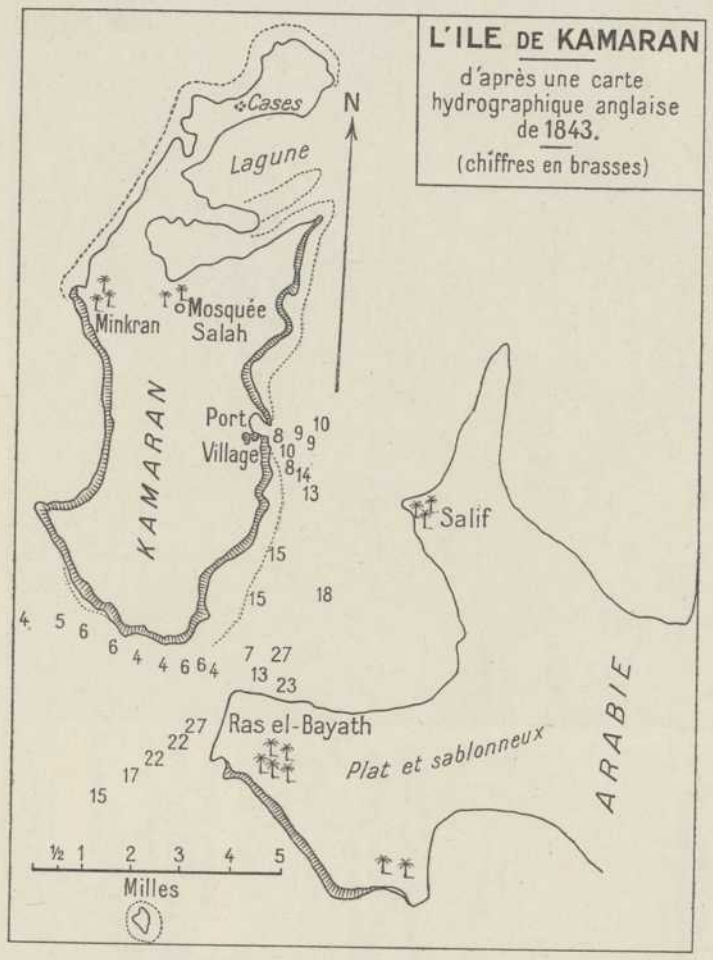


Fig. 51. — Kamaran.

[1] Varthema la visita en 1504. Il dit (p. 63) : «Elle peut avoir de circuit environ 10 ou 12 milles. Il y a une ville que l'on estime à 200 feux, laquelle est habitée par des Maures. En la dite île se trouve de l'eau et de la viande et y fait-on le plus beau sel que je vis. Le port est du côté de la terre ferme et à environ huit milles. La dite île est sujette du soudan des Amamin (Yéménites).»

Voici la description de l'île de Kamaran d'après João de Barros (Mattheus, *Aevi Analecta*, t. II, p. 247) : «Latitude de XV degrés, séparée d'une lieue de l'Arabie basse et marécageuse; il y a là quelques beaux palmiers; elle est de sol dur, le reste de l'île est dénudé, mais avec un peu d'herbe. Entre elle et le continent, est un port assez commode et opportun par son aiguade; à cause de cela, elle est très fréquentée.»

D'après les ruines subsistantes, il semble qu'il y eût là une certaine ville fortifiée; aujourd'hui elle est peu habitée et misérable.

LES PORTS DE L'YÉMEN.

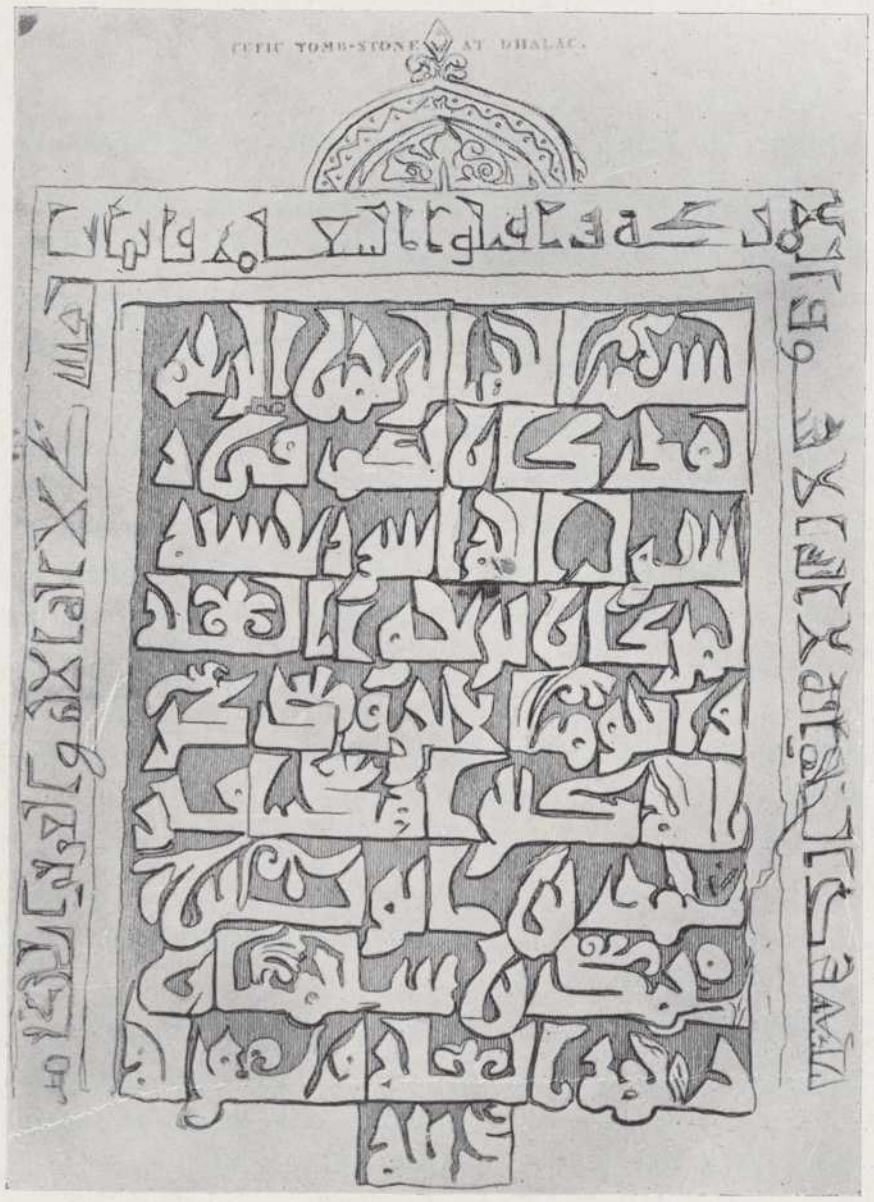
1. — Hodeidah, le port.

(Von Weissl, *Zwischen dem Teufel und dem Roten Meer*, Leipzig 1928, p. 176.)

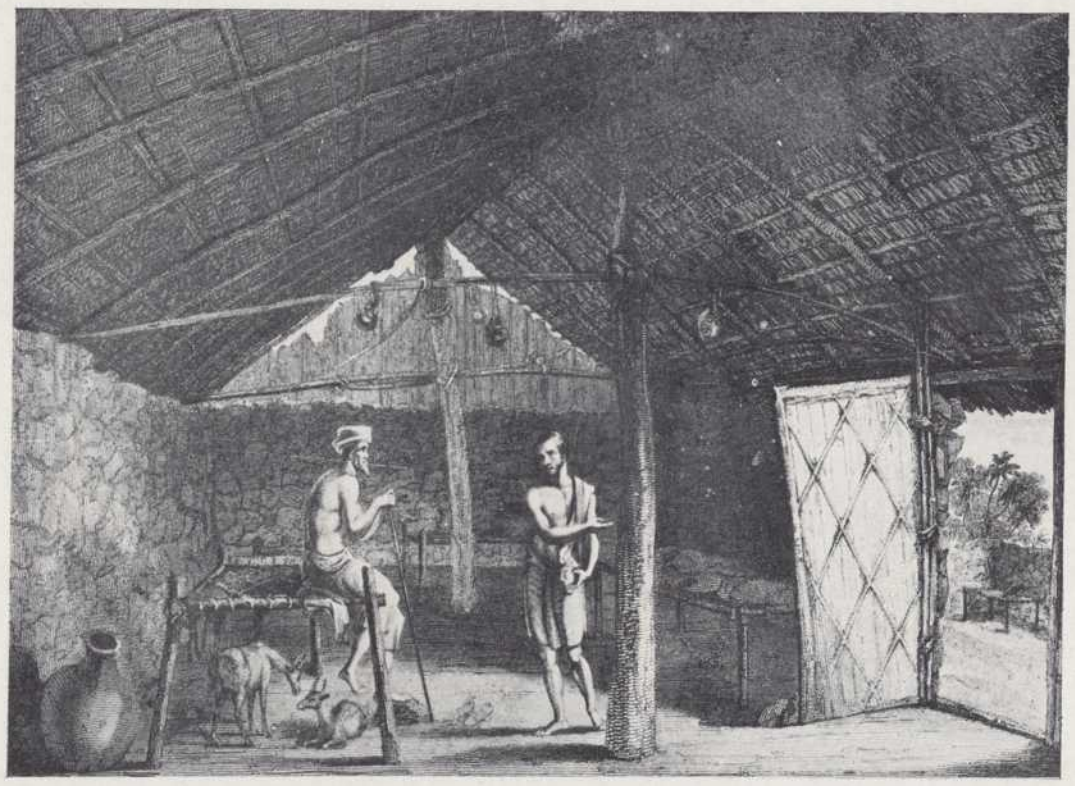
Cliché du Cap. de Frég. R. Montagne.

2. — Hodeidah vue de la mer (1930).

ILE DE DAHLAC.



1. — Dahlac. Pierre tombale en caractères coufiques sans date ni titre honorifique, antérieure au XIIe siècle.
«Au nom de Dieu, etc... Ceci est la tombe de Ahmed fils d'Ayoub, fils de Mohamed, fils de Suleyman, que Dieu etc...»
(Lord Valentia, *Voyages and Travels, etc.*, Londres 1809, t. II, p. 236.)



2. — Dahlac. Une case.
(Lord Valentia, *Voyages and Travels, etc.*, Londres 1809, t. II, p. 224.)

prolongea deux mois (juin-juillet 1513)[1]. La côte arabique, dont on était à deux mille marins, n'offrait guère de ressources. La rade de Djizan en Acyr n'offrait aucune protection (pl. LXXI, 3) et Hodeidah plus au sud n'était pas encore la tête de la route usuelle vers Sanaâ (pl. LXXII).

2. Dahlac. — D'Albuquerque avait projeté une attaque contre Djeddah, d'où il voulait encore remonter plus au nord jusqu'à Yambo (qu'il appelle *Liumbo*), port de Médine, pour, avec une poignée d'hommes, pousser une pointe contre cette dernière ville et s'y emparer de la dépouille de Mahomet[2]. Les vents contraires ne lui permirent pas d'exécuter ce raid audacieux, dont la partie terrestre était d'ailleurs inexécutable. Connaissant, par ses pilotes, l'existence d'îles assez grandes sur la côte abyssine où, d'après ses informations, régnaient deux chefs appelés Azali et Dankali (noms génériques qui ne pouvaient s'appliquer qu'aux Adels et aux Danakils), il envoya un de ses capitaines, João Gomez, reconnaître avec une caravelle le groupe de Dahlac. Cette position en pleine mer fut, à toutes époques, la clef de la province maritime abyssine, plus que l'île de Massaouah, située tout à fait sur la côte et exposée aux coups de mains et aux invasions.

Dahlac est peut-être l'*Elaea*, Ἐλαία, d'Artémidore, ou les îles *Alalaei* du *Périple*[3]. Elle ne joua aucun rôle politique dans l'antiquité, tout en servant déjà à l'Égypte romaine de lieu de relégation.

L'Islam lui fut apporté en même temps qu'aux Danakils et aux Somalis. Sous les khalifes, elle fut aussi un lieu de déportation. Le poète Ahouas y fut exilé en punition de son ironie. Plus tard elle suivit, en vertu d'une attraction naturelle, le sort de l'Yémen, seul pays de toute la région faisant figure d'État. On a vu que l'Arabie Heureuse fut la première à s'affranchir du khalifat. L'île fit de même vis-à-vis de l'Yémen; ses princes, toutefois, se soumirent le plus

---

(1) Sur les premiers mouvements de la flotte portugaise dans la mer Rouge, consulter R. Basset, *Les Inscriptions de l'île de Dahlac*, dans le *Journal Asiatique*, 1893, tirage à part.

Les sources de première main sont principalement Damiano de Goes, *Chronica*, t. II, p. 214; L. de Castanheda, *Hist. delle Indie Orientali*, traduction italienne par Alf. Ulloa, 2 vol., Venise 1578, t. Ier, f° 46; et du même *Hist. do discobrimento*, édition de 1883, t. II; et Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 270 et seq.

(2) *Commentaries*, t. IV, p. 36.

(3) Dahlac a fait l'objet d'une excellente monographie par Basset déjà citée, *Les Inscriptions de l'île de Dahlac*. Nous renvoyons le lecteur à cet article dont nous n'extrayons que l'essentiel. Voir aussi sur Kamaran, Dahlac, et Massaouah, W. Schoff, *Periplus of Erythrean sea*, p. 60, 66 et 99.

souvent à un tribut annuel[1]. C'est, dit Yakout, «le pire des pays : quiconque y aborde y périt; c'est un enfer, dont est gardien le Malek ben Cheddah». Après ce tyranneau du XIIe siècle et pendant tout le XIIIe, elle eut régulièrement des princes indépendants, réputés pour la piraterie et les exactions éhontées qu'ils pratiquaient sur les barques marchandes. Quand ils dépassaient la mesure, les soudans du Caire leur faisaient des remontrances. Ils donnèrent souvent asile aux princes yéménites, que les innombrables conflits dynastiques de leur patrie y amenaient en réfugiés. A certains moments, les souverains de Dahlac furent des musulmans abyssins, notamment vers 1320; jamais l'île ne fut chrétienne, mais elle reconnut quelquefois la suzeraineté de l'Abyssinie, bien que ce pays, vu sa faiblesse au moyen âge, fût hors d'état de maintenir son autorité sur une île. Le plus souvent l'Abyssinie n'avait aucun lien avec Dahlac et devait se contenter de communications précaires avec Souakim par Massaouah, pour ses pèlerins chrétiens, dont les caravanes vers Jérusalem étaient réduites à longer la côte.

Quand Dahlac relevait de l'Yémen, cela signifiait simplement que le tribut était payé soit à Zébid, soit à Aden, selon l'état des conflits dynastiques, mais jamais à Sanaâ, où régnaient d'ordinaire, on l'a vu, l'une ou l'autre des nombreuses branches de la dynastie des imams chiites descendants d'Ali; de 1450 à 1517 le Tihama appartint en fait aux Tahirides, comme on va le voir au prochain chapitre.

Dahlac, aujourd'hui si pauvre, connut une ère de prospérité. Bien placée comme repaire de pirates, elle avait pour ressources, outre ses pêcheries de perles, un considérable commerce d'esclaves abyssins. Des traces de cette richesse passée subsistent aujourd'hui. Tous les voyageurs ont signalé à Dahlac d'intéressantes citernes antiques; des vestiges de constructions attestent sa splendeur. Des inscriptions funéraires en beaux caractères coufiques, dont quelques-unes remontent au XIe siècle de notre ère, marquent même les sépultures de ses petits sultans[2].

---

(1) D'après Yakoubi et Ibn Haukal. Cf. l'article cité de R. Basset.

(2) Cf. principalement R. Basset, *Dahlac*, et aussi Rüppel, *Reise in Abessinien*, 2 vol., Frankfurt 1838, t. I, p. 249; Haughton, dans le tome II des *Transactions of Royal Asiatic. Soc.*, Londres, p. 573. En ont encore parlé : Bruce, *Voyage*, t. I, p. 399-401; Lord Valentia, *Voyages and travels to India, Ceylan, Red Sea, Abyssinia and Egypt*, Londres 1811, 3 vol. et atlas, t. II, p. 24-39; Th. Lefebvre, A. Petit et Quartin-Dillon, *Voyage en Abyssinie, exécuté en 1839-1843*, 3 vol., et un atlas, Paris 1845-1848, 1re partie, relat. hist., p. 23-33; Combes et Tamisier, *Voyage en Abyssinie, dans le pays des Gallas, de Choa et d'Ifat, 1835-1837*, 4 vol., Paris 1838, t. I, p. 481; A. Issel, *Viaggio nel Mare Rosso e tra i Bogos*, Milan 1885, p. 84 et seq.

La planche LXXIII reproduit une de ces inscriptions tirées des voyages de Lord Valentia[1].

Deux des plus célèbres voyageurs dans ces régions nous font connaître l'état de cette île vers la fin du XVIIIe siècle et le début du second tiers du XIXe; Bruce[2] s'exprime ainsi :

« Quoique Dahlac languisse maintenant dans une triste décadence, elle fut jadis célèbre par son commerce et sa splendeur. La pêche des perles y était très abondante aux siècles des Ptolémées. Longtemps après, sous les khalifes, elle produisait encore un grand revenu; et elle fut regardée comme très importante, jusqu'à ce que cette misérable race d'esclaves qui fournit à présent des souverains au Caire, commençât à se soumettre à la dépendance de la Porte. Du temps même de Sélim et de la conquête de l'Arabie par Sinan Pacha, les galères turques venaient jusqu'à Suez. Il y avait des pachas à Massaouah et Souakim. Dahlac était la principale île qui fournissait des plongeurs pour la pêche des perles. Elle était célèbre pour cette pêche dans la partie du sud de la mer Rouge, comme Souakim dans la partie nord; et le pacha de Massaouah passait l'été à Dahlac pour éviter les chaleurs excessives qui règnent dans le lieu ordinaire de sa résidence.

« La pêche des perles s'étendait depuis Dahlac et les îles voisines jusqu'au 20° de latitude. Les îles où il y avait des habitants fournissaient chacune une barque et un plongeur; on les payait en blé ou en farine, de manière qu'ils en eussent assez pour leur nourriture pendant le temps de la pêche et pour nourrir leurs familles, qui restaient dans leurs îles; de sorte que quelques mois de travail suffisaient à ces gens-là pour gagner ce qui leur était nécessaire pendant le reste de l'année. Dans les derniers temps de cette pêche, on en payait la rente au pacha de Souakim. Mais il y avait un endroit appelé Gungunnah et situé par 21°, 28′ de latitude, entre Souakim et le prétendu fleuve Frat[3], lequel était particulièrement réservé au Grand Seigneur. Un officier était envoyé de Constantinople pour recevoir les perles sur le lieu même. Les perles de Gungunnah, beaucoup plus grosses que les autres, ne leur étaient inférieures ni pour la beauté de leur eau, ni pour la rondeur. La tradition rapporte que Gungunnah appartenait aussi exclusivement aux Pharaons, qui sont désignés dans les manuscrits arabes sous le titre d'anciens rois d'Égypte avant Mahomet.

---

(1) *Voyages and travels*, t. II, p. 236.

(2) Bruce, *Voyage*, t. I, p. 399.

(3) Le rio *Farat* de J. de Castro, comme on verra au tome III.

« Dans les mêmes parages, entre Dahlac et Souakim, il y avait une autre pêche très riche; c'est celle des tortues, qui fournissaient l'écaille la plus précieuse. On en faisait un grand commerce avec les Indes Orientales, et principalement avec la Chine. Cette production coûtait peu et elle donnait de très grands profits, car les tortues étaient fort abondantes entre le 18° et le 20° de latitude, dans les environs de ces basses langues de sable qui sont désignées sur ma carte. »

Bien que les perles des îles Bahrein, au golfe Persique[1], fussent d'un orient plus recherché, les pêcheries de Dahlac, surtout celles de l'île Nura, ont été célèbres. Le voyageur allemand Rüppel les visita en 1833, alors qu'elles étaient en plein déclin, et nous en a donné une excellente description, d'autant plus intéressante que ce mode primitif de pêche n'a pas dû changer à travers les âges[2]. On y perçoit, décrite en traits immuables, la nonchalance des Orientaux préposés à la sécurité des plongeurs et les laissant, soit mourir asphyxiés au fond de la mer, soit déchirer par les requins; qu'on en juge : « Les canots pour la pêche aux perles ont à peine cinquante pieds de long; construits sous la forme de ceux des Danakils, ils sont munis également de voiles carrées en nattes de paille. De chaque côté de l'embarcation se trouve une avancée de deux pieds et demi de large et huit pieds de long, entourée de paille, avec trois sections, chacune pour un plongeur. Ceux-ci sont tous des esclaves nègres. Ils sont achetés encore enfants par le propriétaire du canot et dressés à ce métier difficile et dangereux, aux profits duquel ils ne sont intéressés à aucun degré. Avec une pierre au pied, soutenus par une corde autour de la poitrine, on les descend de cette avancée au fond de la mer. Une seconde corde est liée à l'un des bras, et sert à donner à l'équipage le signal que le plongeur, commençant à manquer de respiration, demande à être hissé. Chaque plongeur porte sur la poitrine un petit panier à une seule ouverture. Dans la main droite il tient un couteau courbe assez court, servant à couper le byssus ou ligament qui unit l'huître perlière à son banc.

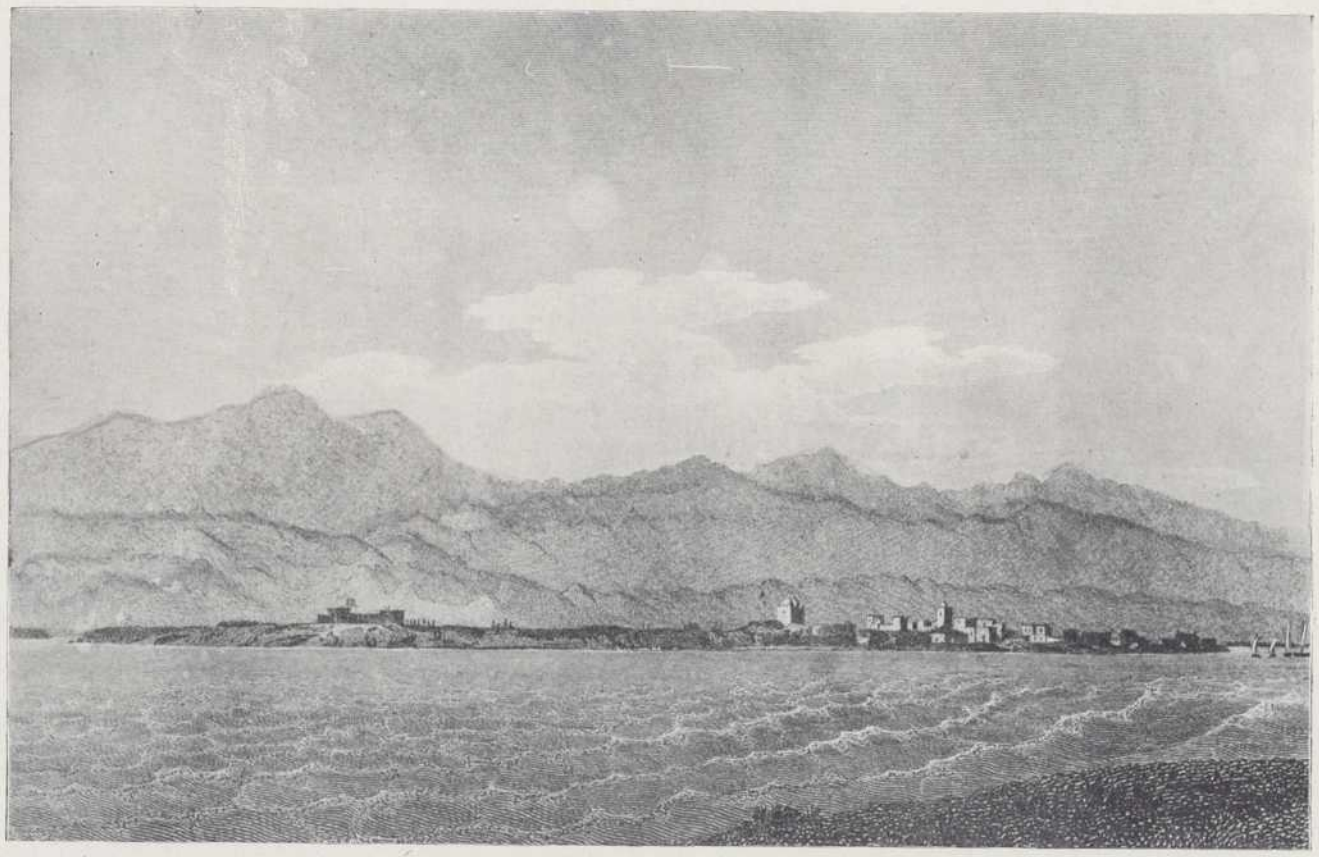
« Cette pêche ne se fait que de décembre à avril et toujours uniquement après des pluies, car, selon les habitants, c'est la pluie qui est cause de la maladie produisant la perle. . . . . Ils disent qu'il n'y a de chance d'une bonne récolte de perles qu'après une forte pluie. Cette pêche se fait toujours tout près de la côte et à des endroits qu'ils connaissent.

« De ces plongeurs beaucoup perdent la vie du fait des requins, prodigieusement abondants. D'un seul coup ils scient un membre tout entier. En outre,

---

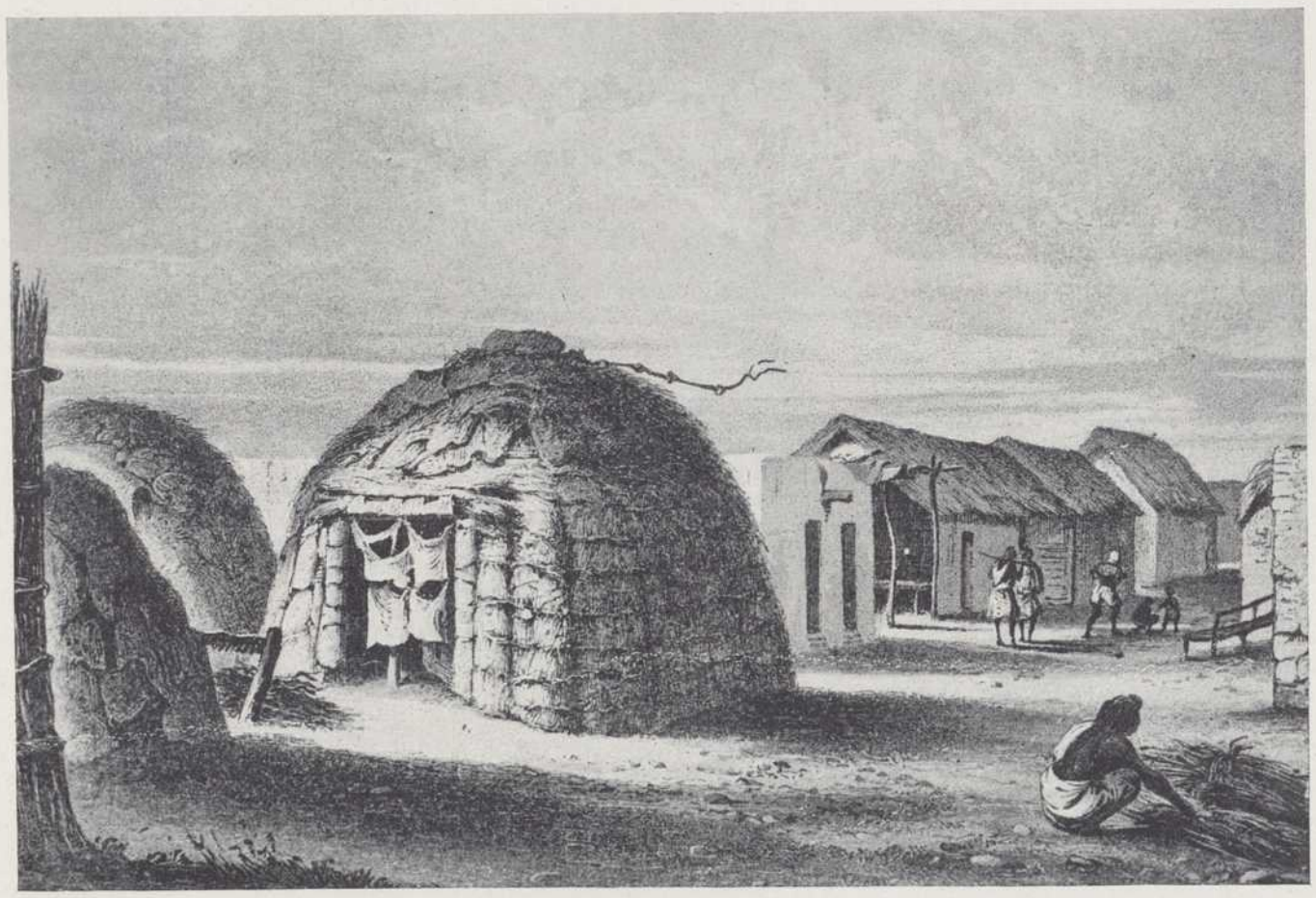
[1] Plus haut, p. 134. — [2] Rüppel, *Reise in Abessinien*, p. 250.

MASSAOUAH.



1. — Massaouah en 1805.

(Lord Valentia, *Voyages and Travels, etc.*, Londres 1809, t. II, p. 72.)



2. — Massaouah vers 1840.

(Th. Lefebvre, L. Petit et Quantin Dillon, *Voyage en Abyssinie, 1839-1843*, Paris 1845-1851, 2e partie, t. III, Vignette 4.)

MASSAOUAH.

1. — Massaouah vers 1840.

2. — Massaouah, négociants arabes et Banians.

(Th. Lefebvre, L. Petit et Quantin Dillon, *Voyage en Abyssinie, 1839-1843*, Paris 1845-1851, Album, pl. 9 et 39.)

tous les ans, quelques-uns paient de leur mort la négligence qui fait qu'on ne les retire pas à temps du fond, car ceux qui sont chargés d'y veiller, quand il fait froid ou pluvieux, quittent leur poste et se groupent autour d'un feu. Ainsi le malheureux n'est pas hissé à temps. »

Gomez, arrivant à Dahlac, fut bien reçu grâce à la peur qu'il inspira; il constata que le centre habité se réduisait à 600 cases misérables, avec seulement une centaine d'habitants [1]. A une demande de nouer des relations commerciales, le cheikh répondit « qu'il n'y avait pas de marchands dans son île, mais seulement des hommes de guerre » [2].

Gomez rapporta ces renseignements à d'Albuquerque. Le hasard fit tomber entre ses mains un cheikh, ancien maître de Dahlac, en fuite à la suite d'une révolution dans ses îles, lesquelles paraissent avoir payé tribut alors au pacha tahiride d'Aden, qui les faisait gouverner par des agents à lui. Le roitelet « maure » de l'archipel, pour se venger du cousin qui l'avait évincé, renseigna les Portugais.

3. Massaouah. — La caravelle de Jean Gomez ne vint pas reconnaître la côte abyssine, si proche, où se trouvait l'île de Massaouah. Il est presque impossible de séparer ce port de celui de Dahlac. Tous deux relevaient d'ordinaire du même sultan, et tel était le cas au moment de l'arrivée des Portugais. L'amiral de Castro nous dit en effet, pour l'année 1541 [3], que lors des grandes chaleurs, les habitants se transportaient à Dahlac, dont le climat est moins insupportable. Le sultan passait d'une île à l'autre (pl. LXXIV à LXXVII).

Mais Massaouah avait aussi son histoire propre. Sur son antiquité nous savons peu de chose. Ce nom est inconnu des auteurs grecs, notamment d'Artémidore, du rédacteur du *Périple de la mer Érythrée*, et de Cosmas Indicopleuste. Les géographes arabes l'ignorent également. Tandis que l'île de Dahlac est citée par tous les auteurs du moyen âge et figure sur les cartes d'Idrisi au XIIe siècle et de Fra Mauro au XVe; tandis que les îles de Souakim et Kamaran sont également fort connues, il n'est guère question de celle de Massaouah, à moins de l'identifier avec la localité marquée *Di Mas(sua)* sur la carte de Fra Mauro (pl. CXI du tome Ier). A la fin du XVe siècle, le nom apparaît dans le récit de Girolamo di San

---

(1) Cf. une lettre d'Alph. d'Albuquerque, du 4 décembre 1513, dans *Cartas*.

(2) Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 273.

(3) Le voyage de J. de Castro ne sera étudié qu'au tome III.

Stefano qui fit escale à une île appelée *Mazua*[1]. C'est qu'aux temps classiques l'accès de l'Abyssinie se faisait par Adulis, Zulla d'aujourd'hui, dans la baie d'Annesley, à 80 kilomètres au sud de Massaouah (pl. LXXVII). Cette dernière, après la ruine séculaire de l'escale antique primitive, ne dut acquérir que lentement son importance et seulement comme une colonie, une possession, ou plus probablement encore une création, un débarcadère du petit sultanat voisin des îles de Dahlac. On verra au tome III ce qu'en dit l'amiral de Castro. Toujours le séjour à Massaouah fut un enfer totalement privée d'eau et occupée; elle était pour plus de la moitié de sa surface exiguë par des tombes. Féret et Galinier, qui la visitèrent au second tiers du xxe siècle[2], s'écrient : « Quel triste et malheureux aspect que celui de *Messowah*. Excepté un petit nombre de maisons bâties en pierre, toutes les autres ne sont que des huttes faites de branches seulement[3]. C'est un des points les plus ardents du globe. En été, l'atmosphère est une haleine de feu. Dans le mois de juillet 1842, nous avons eu jusqu'à 53° de chaleur.....; l'air se corrompt..... et de cruelles maladies, la dysenterie, la fièvre, la plaie de l'Yémen, la petite vérole enfin, exercent dans l'île d'effroyables ravages..... tout concourt à faire de Messowah l'endroit le plus inhospitalier du globe. Les Messowiens sont pétris de tous les vices. Ils sont intéressés, fanatiques, insolents, voleurs et ingrats jusqu'à l'impudence. »

4. Arkeeko. — Massaouah, si privée d'eau, ne vivait que de la côte abyssine, dont elle n'était séparée que par quelques centaines de mètres[4]. Il s'y trouvait une plage continentale que les premiers auteurs européens appellent Decara ou

---

(1) Pour les mouvements de la flotte portugaise autour de Massaouah aux xvie et xviie siècles, consulter surtout Esteve Pereira, *Os Portuguezes em Maçua nos seculos xvi et xvii*, dans la *Revista das Sciencias militares*, Lisbonne, fasc. 49-50, vol. IX, juillet-août 1889. Cette revue est presque impossible à trouver. Un excellent résumé du travail de Pereira a été donné par F. Gallina, *I Portoghezi a Massaua nei secoli xvi e xvii*, dans *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, série III, vol. III, fasc. iii, mars 1890. C'est à ce dernier article que nous renvoyons le lecteur sous la forme : Pereira in Gallina, *loc. cit.*

Voir aussi Marius Saiseano, *L'Abyssinie dans la seconde moitié du xvie siècle ou le règne de Sartsa Denghel (Melak Sagad), d'après des Annales Éthiopiennes inédites*, Leipzig et Bucarest, 1892, p. 30 à 51; et H. Major, *India in the XVth century*, t. II, p. 4.

(2) *Voyage en Abyssinie, dans les provinces du Tigré, du Samen et de l'Amhara*, 2 volumes et un atlas, Paris 1847, t. I, p. 364.

(3) Tel est en effet l'aspect des huttes de la planche LXXIV, tirée de l'ouvrage de Lefebvre, *Voyage en Abyssinie*, 2e partie, t. III, vignette n° 4.

(4) Les trois petites îles formant Massaouah sont aujourd'hui réunies à la côte; et l'Italie a su en faire un accès tolérable de sa colonie d'Érythrée.

Dogena, soit d'après un nom abyssin perdu, soit plutôt encore par corruption de *dogana*, douane, point d'accès de la côte.

A une lieue plus au sud s'était constituée une autre agglomération rivale de la première, Arkeeko, appelée par les Portugais *Arquicho*. Elle était chrétienne et tenue par les Abyssins. A ce lieu misérable revenait maintenant le rôle de l'antique Adulis, et c'est pourquoi nous verrons Arkeeko prendre une certaine importance jusqu'à ce que les Turcs, pour couper le dernier accès de l'Abyssinie à la mer, s'en fussent emparés, après leur prise de possession de Massaouah au milieu du XVIe siècle. Ils la fortifièrent, y mirent garnison et l'on verra comment ces garnisons dégénérèrent.

L'ouvrage de Correa, où nous avons puisé plus d'une gravure représentant les ports de la mer Rouge, ne contient malheureusement pas d'image de Massaouah. Il faut attendre jusqu'à l'expédition de l'amiral de Castro en 1541 pour avoir enfin des croquis des îles et de la rade du même nom, d'ailleurs remarquables. Nous les reproduirons au tome III.

§ 4. — ZEYLA ET BERBERA.

Revenons à l'expédition de d'Albuquerque, que nous avons laissée à l'île de Kamaran.

L'Amiral, voyant qu'il ne pouvait pousser plus au nord à cause des vents, se sentant déjà moins éloigné de l'Europe, voulut donner à son roi de ses nouvelles par la voie de l'Égypte. Un musulman converti réussit cette mission et put même, dit-on, rapporter par la même voie une réponse aux Indes [1].

Avant de reprendre la route du sud, l'amiral portugais songea à délivrer Duarte de Lemos, capturé en 1505 devant Aden où l'avait jeté la tempête et qu'on croyait encore en vie, aux mains du sultan Tahiride de Zébid. A une offre d'échange, ce dernier ne répondit pas. Lemos était mort en captivité avec tous ses compagnons, sauf G. de Quadra, qui réussit à s'évader et, traversant toute l'Arabie par des parcours inconnus, atteignit Bassorah, d'où il s'embarqua pour Ormuz [2].

Contraint par les vents contraires, d'Albuquerque donna le signal du retour. Le 15 juillet 1513, l'escadre s'ébranla et redescendit d'une traite jusqu'à l'îlot

---

[1] *Commentaries*, t. IV, p. 48; Danvers, *Portuguese in India*, t. I, p. 273.

[2] *Commentaries*, t. IV, p. 51 et seq.

de Périm, encore sans nom alors, dont l'excellent port intérieur fut visité et jugé assez grand pour contenir 200 navires portugais à la fois. Mais le rocher, couvert de grosses pierres, fut reconnu inhabitable, faute d'eau et de végétation, quoique des restes de citernes y fussent visibles. Les Portugais plantèrent une grande croix à son sommet vers le détroit de l'est, et le baptisèrent île de la *Vera Cruz*.

Pour compléter la reconnaissance du golfe d'Aden, les deux caravelles de João Gomez et Ruy Galvão furent expédiées directement du port intérieur de la Vera Cruz jusque devant Zeyla. Ils devaient y entrer en relation avec les «Maures», et, s'ils rencontraient de la mauvaise volonté, tout brûler. C'est ce qui arriva. On tenta d'attirer les marins dans l'intérieur. Ils se retirèrent, non sans mettre le feu à une vingtaine de petites barques de pêche locales qu'ils avaient surprises [1].

Zeyla (pl. LXXVIII) est aujourd'hui le havre le plus occidental de la Somalie anglaise, point perdu sur une plage inhospitalière, devant laquelle la petite île de Saad Eddine, à deux milles de la côte, rappelle, par son nom, un souverain du pays des Adels relativement célèbre au xve siècle et devenu un saint musulman [2]. Sur cette île, sont les restes de l'ancienne ville, vrai repaire à pirates où les ruines elles-mêmes ont péri. Zeyla eut au moyen âge une dynastie issue du même Saad Eddine, glorieux par sa mort au cours d'un siège de sa capitale en 1402-1403 [3].

---

(1) *Cartas*, p. 232, lettre du 4 décembre 1513. Cf. aussi *Commentaries*, t. IV, p. 58; et Danvers, *loc. cit.*, t. I, p. 274.

(2) Voir au tome Ier, p. 356.

(3) Zeyla est probablement l'*Aualites* du *Périple de la mer Érythrée;* le nom s'est conservé sous la forme d'*Audal*, *Auzal*, que lui donnent les indigènes, ou mieux encore sous celle d'*Abalit*, désignant une petite agglomération des environs (cf. F. Benoit, *La côte orientale d'Afrique*, p. 110; W. H. Schoff, *The Periplus*, p. 73; Rich. F. Burton, *First Footstep in East Africa, or an exploration of Harrar*, Londres 1856, p. 65 et seq.; et Devic, *Pays des Zindji*, p. 54-55.

D'après certains documents géographiques arabes du ixe siècle, Zeyla était alors sujette des rois de Habasat, ce qui veut dire du Harrar plutôt que de l'Abyssinie elle-même. Cf. l'article de Conti Rossini, *Expéditions et possessions des Habasat en Arabie*, dans le *Journal Asiatique*, juillet-septembre 1921.

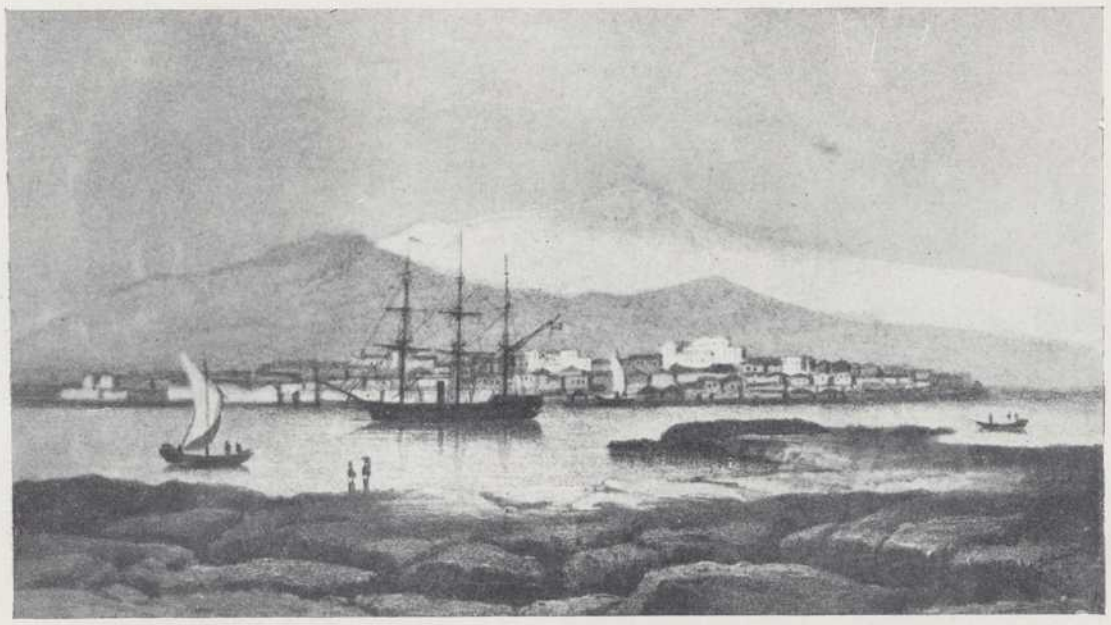
Il ne semble pas que jamais cette partie de la côte des anciens Ichtyophages ait reconnu d'une manière permanente les rois d'Abyssinie. La distance est trop grande.

Peu après l'Hégire, la côte de Somalie accepta sans peine l'Islam, qui représentait un immense progrès par rapport à sa culture propre ou plutôt à sa barba.

Sur Zeyla, son étymologie et les plus anciens auteurs arabes qui en parlent, voir R. Basset, *Conquête d'Abyssinie*, p. 7, n. 3, et p. 11 n. 1; et, du même *Études Histoire Éthiopie*, p. 239, n. 93.

La ville est mentionnée pour la première fois par Al-Yakoubi (vers l'an 891) dans son *Kitab*

MASSAOUAH ET ZULLA.



1. — Massaouah en 1868.

2. — Zulla en 1868.

(Cᵉˡ H. Sᵗ Clair Wilkins, *Reconnoitring in Abyssinia*, Londres 1870, p. 74 et 92.)

MASSAOUAH ET ZULLA.

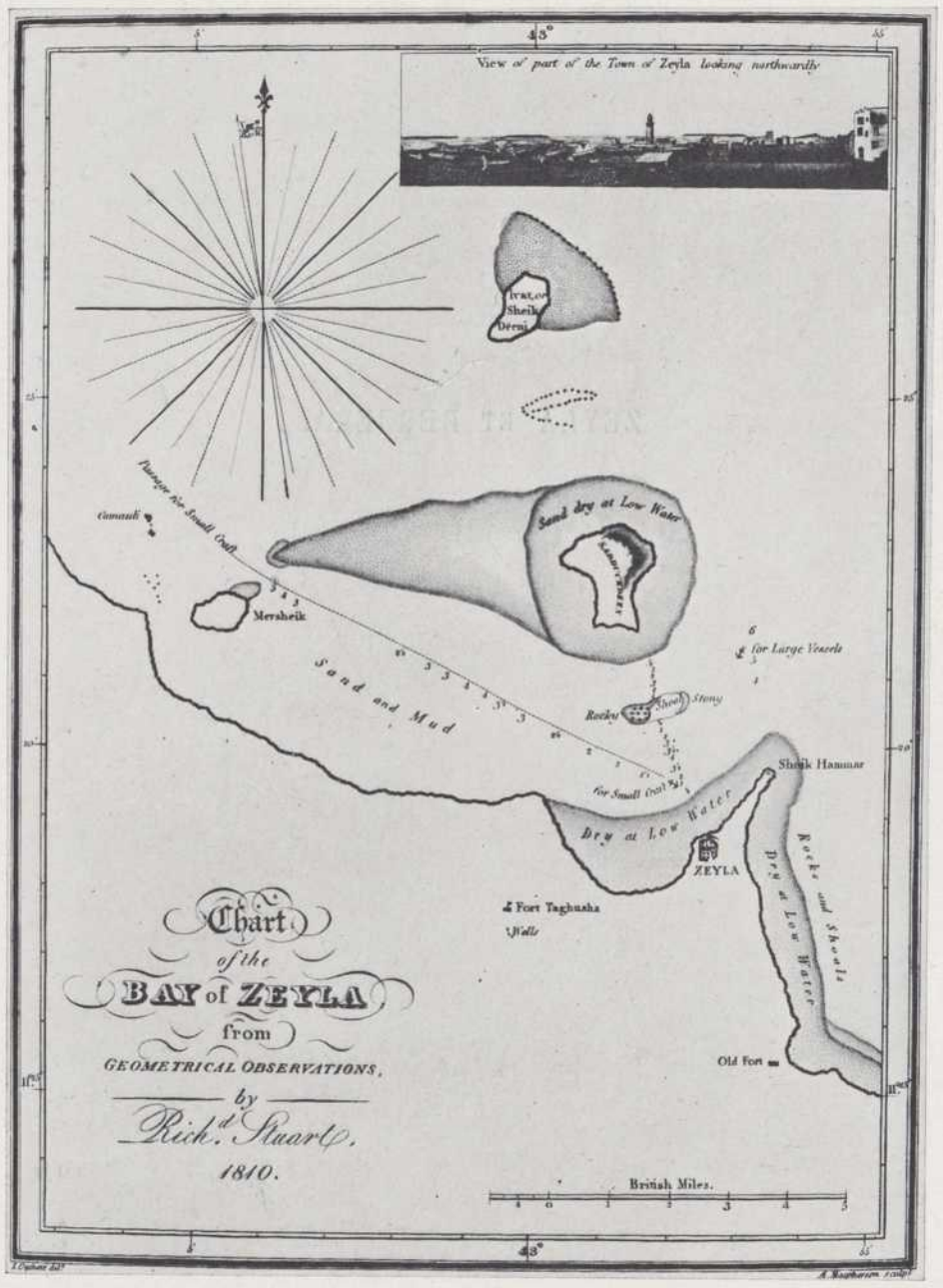
1. — Massaouah actuelle. Le Gouvernorat italien.

2. — Zulla. Citernes dans la plaine.

(G. Stefani et A. Desio, *Le Colonie : Rodi e le isole italiane dell'Egeo*, Turin 1928, p. 17 et 101.)

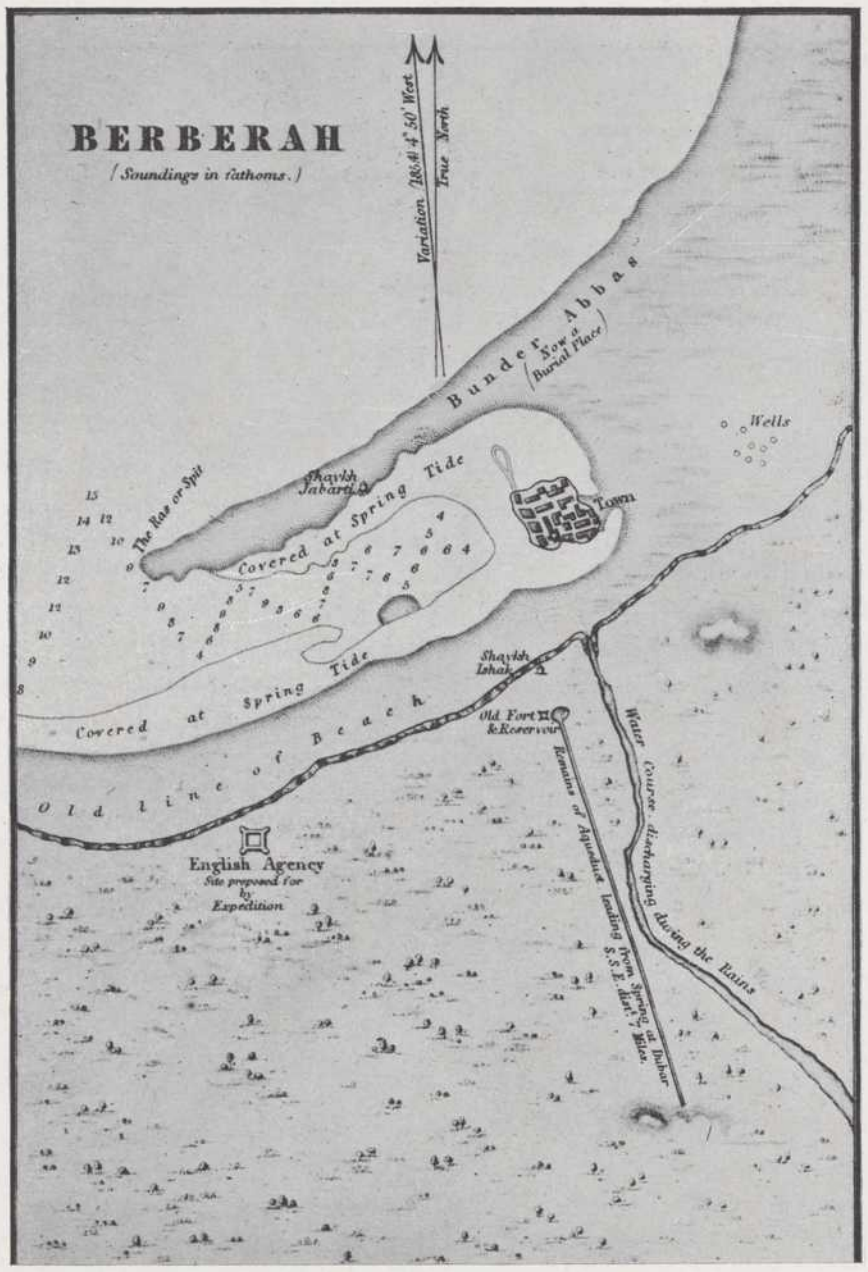
Pl. LXXVIII-LXXIX.

ZEYLA ET BERBERA.



Plan de Zeyla par Salt vers 1810.

(H. Salt, *Voyage to Abyssinia*, Londres 1814, p. 475.)



Plan de Berbera par Burton vers 1850.

(R. Burton, *First Footstep in East Africa*, Londres 1856, Frontispice.)

Ibn Batoutah la visita au premier tiers du XIVe siècle. « C'est, dit-il, un établissement des Berbères, peuplé de noirs musulmans du Soudan [1], de la secte de Shafia (Chaféites). Ce pays est un désert de deux mois d'étendue, dont la première partie s'appelle Zeyla et la seconde Mogadoxo (Mogdishou). Ils mangent surtout la chair du chameau et du poisson. La puanteur et la malpropreté y

---

al-Buldan (*Livre des Pays*), édit. JUYNBOLL, Leyde 1861, p. 105; puis par IBN EL-HAUKAL, vers 975. Son *Kitab al-Masalik* (*Livre des Routes et des Pays*) dit que c'est un port d'exportation des bêtes sauvages (trad. de GOEJE, Leyde 1873, p. 41). MAÇOUDI, vers 950, l'attribue entièrement aux Abyssins (*Prairies d'Or*, chap. XXXIII, t. III, p. 34). AL-MOUKADDASI (en 985), dans sa *Description de l'Empire Arabe* (*Descriptio Imperii Moslemici*, édit. de GOEJE, Leyde 1876, p. 102), mentionne l'ambre comme un de ses produits d'exportation, renseignement qui ne peut s'appliquer qu'à l'ambre gris de cachalot, dont le centre de production était, non loin de là, l'île de Socotora. IDRISI, vers 1150 (*Livre des récréations de l'homme désireux de connaître les pays; Description de l'Afrique*, trad. DOZY et de GOEJE, Leyde 1866, p. 24), dit que *Zaleg* est un port fréquenté par les navires de Qolzoum et qu'on y exporte des esclaves. Il fait figurer Zeyla sur ses cartes de 1154 et de 1192, soit sous le nom de Zeyla soit sous celui de Zaleg. D'après YAKOUT (vers 1200) (*Modjem el-Buldan*, édit. WÜSTENFELD, Leipzig 1866-1870, t. II, p. 966), on y vend des peaux de chèvre. ABOUL FEDA (*Vraie situation des Pays*) se borne à dire qu'on y souffre du manque d'eau et de végétaux (*Jihan Numa, Géographie*, édit. REINAUD et DE SLANE, Paris 1840, p. 161).

Nous avons quelques renseignements, pour la fin du XIIIe siècle, sur une tribu dite des *Zaila* et qui ne peut être que celle des Adels, par MOUFAZZAL (voir au tome Ier, p. 340). Ce chroniqueur copte nous dit (p. 387, pour l'année 1271) : « Les Zaila n'ont pas de rois, mais sont divisés en sept tribus. Ces gens sont musulmans et leurs prédicateurs récitent la prière publique au nom de leurs sept chefs. »

IBN EL-WARDI dit simplement que Zeyla est un emporium de Habesch, au sud. Les indigènes qui l'habitent forment un peuple puissant. L'Islamisme est dominant (SALT, *Voyage*, app. V, p. LXVII). MAKRIZI, le grand géographe arabe du début du XVe siècle, donne le nom de Zeyla à tout le pays en arrière de la côte. Il le dit composé de sept royaumes, tous vassaux de celui d'Abyssinie. Il en a donné l'histoire, publiée sous son nom en traduction latine par F. Th. RINCK, *Historia regum islamiticorum in Abyssinia*, Leyde 1790 (voir au tome Ier, p. 348 et seq.)

Il résulte de ces courtes mentions qu'au moins jusqu'au XIVe siècle, Zeyla n'était qu'une escale et n'avait pas de vie propre; elle n'avait pas encore de dynastie établie. Les rois de l'Yémen essayèrent quelquefois de soumettre cette côte, par exemple en y érigeant des mosquées. C'est ce que nous dit le même MOUFAZZAL (*loc. cit.*, p. 387) : « Le roi de l'Yémen avait envoyé des gens pour bâtir une grande mosquée chez les Zaila, de façon que l'on fît chez eux la prière en son nom (c'était une façon de leur imposer la suzeraineté de l'Yémen); il envoya d'Aden les pierres ainsi que tous les outils nécessaires; mais un certain nombre de gens des tribus des Zaila se saisirent des pierres et les jetèrent dans la mer. Le roi de l'Yémen mit l'embargo sur leurs navires dans le port d'Aden, en représailles de cette insulte, durant une année entière. »

On a vu d'autre part (au tome Ier, chap. XIII, § 4, p. 347 et seq.) l'histoire du royaume des Adels, dont Zeyla était la capitale.

[1] Il confondait ainsi les Berbères (auxquels il appartenait lui-même) et Berbera, située à 200 kilomètres vers l'est sur la même côte de Somalie.

sont extrêmes, à cause de l'odeur du poisson pourri et de la corruption du sang des chameaux abattus dans les rues. C'est la ville la plus sale qui existe, la plus triste et la plus puante. A notre arrivée nous préférâmes passer la nuit en mer, quoiqu'elle fût agitée, plutôt que dans la ville, à cause de sa malpropreté [1]. »

Zeyla fut visitée par Ludovic de Varthema, qui y fit une escale forcée en 1505. Le centre insulaire avait déjà disparu et était devenu la bourgade côtière d'aujourd'hui. Notre Italien la décrit sous des aspects infiniment plus flatteurs que Batoutah [2]. « La cité de Zeyla, dit-il, est très marchande. On y vend une très grande quantité d'esclaves et ce sont ceux du Prêtre-Jean, que les Maures prennent en guerre et là les déportent. Une partie, ils les mènent en Perse, en l'*Arabia Felix*, une autre partie à la Mecque, une autre partie au Caire et en Inde. La dite cité est bien fertile de blé, de viande et d'huile, mais non pas d'olives, de miel, de cire. . . . . Dedans la dite cité, il fait bon vivre. Elle est peuplée de beaucoup de bons marchands. Elle est garnie de très mauvaises murailles et a mauvais port. Le roi est un Maure; il a beaucoup de gens, tant à pied qu'à cheval. Ils sont gens de guerre. Ils sont de couleur olivâtre et sont tous en chemise. Ils sont très armés et mahométistes. »

Odoardo Barbosa en fait une description analogue, ajoutant que la ville est bâtie à pierre et à chaux, avec de bonnes rues et des maisons couvertes de terrasses [3].

Nous n'insistons sur cette escale qu'à cause du rôle considérable qu'elle joua pendant un siècle dans l'histoire abyssine. Après le XVIe siècle, elle n'en a plus guère. Les Turcs ne paraissent pas l'avoir occupée comme les autres points de la mer Rouge, vers le milieu du même siècle; mais en fait, elle dépendit d'eux aussi longtemps qu'ils furent les maîtres de l'Yémen, et c'est à eux que nous verrons, vingt ans plus tard, l'imam Grange demander du renfort, de l'artillerie et quelques arquebuses pour achever sa conquête de l'Abyssinie. Avec la décomposition de la puissance turque en Arabie, au XVIIe siècle, jusqu'en 1630, le centre d'attraction politique resta l'Yémen et l'autorité supérieure reconnue à Zeyla fut plutôt celle des imams de Sanaâ. Après 1630, les cheikhs de Moka devinrent les suzerains de Zeyla. Pendant un siècle et demi c'est eux qui lui nommèrent un gouverneur avec le titre d'émir, soumis à un modeste tribut.

---

(1) Ibn Batoutah, t. II, p. 180.
(2) *Varthema*, p. 96.
(3) Dans Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, t. I, f° 290.

A partir du début du XIXe siècle, Zeyla reçut la visite de voyageurs européens. Salt y passa en 1804, se rendant en Abyssinie[1], et en laissa un bon plan (pl. LXXVIII). Rochet d'Héricourt[2] en donne pour l'année 1839 la description suivante : « Zeyla est une petite ville..... défendue par quatre pièces de canons en mauvais état, dont deux protègent le port et les autres, placées à l'ouest de la ville, servent à faire peur aux Bédouins de l'intérieur. Zeyla a deux ports : les barques viennent ancrer dans celui qui est placé sous la ville, le second est à dix minutes au sud. Il a de quatre à cinq brasses de profondeur et offre un mouillage parfaitement sûr aux huit ou neuf bâtiments de 3 à 400 tonneaux. Cinquante Bédouins armés de fusils à mèche forment la garnison de Zeyla. Pendant que l'Arabie appartenait à Mohammed Ali, cette ville dépendait de Moka. Son gouverneur, nommé Said Mohammed Elbar (*el-Bahr* = la mer), en conservait le commandement moyennant la somme de 500 talaris. »

Burton s'y arrêta en 1855[3]. D'après lui, c'est l'escale insignifiante habituelle des plages désertes. On ne peut y aborder qu'en canot léger, à cause d'une barre de récifs coralliens; encore faut-il pousser ce canot en marchant; c'est une langue sablonneuse, presque insulaire à marée haute et sans port. Une barque de 250 tonnes doit rester à un mille de la côte, laquelle est exposée aux plus terribles vents du nord et souvent inapprochable. Il n'y trouva que vingt embarcations de pêche faisant le petit cabotage avec Berbera. On y avait le souvenir de relations commerciales plus anciennes avec l'intérieur.

En 1876, les Égyptiens s'emparèrent de Zeyla et conférèrent le titre de pacha au cheikh local, du nom de Mohammed Abou Bekr, qu'ils maintinrent. Depuis 1884, elle est à l'Angleterre et dépend de la Somalie britannique.

On voit que tous les témoignages sont concordants sur l'insignifiance de Zeyla. L'importance qu'eut, pendant plus d'un siècle, ce point misérable de la côte des Somalis paraît presque incompréhensible[4].

---

(1) Salt, *Voyage to Abyssinia*, p. 475.

(2) *Considérations géographiques et commerciales sur le golfe Arabique, le pays d'Adel et le royaume de Choa* (*Abyssinie méridionale*), dans *Bull. Soc. Géogr.*, Paris, mai 1841, p. 270.

Ce voyageur a beaucoup pratiqué le golfe d'Aden et ses escales. Nous avons encore de lui : *Voyage de la côte orientale de la mer Rouge, dans le pays d'Adel et le Royaume de Choa*, Paris 1841 (12 planches lithographiques et 1 carte) et : *Second voyage sur les deux rives de la mer Rouge, dans le pays des Adels et le Royaume de Choa*, Paris 1846 (atlas et 15 planches lithographiques).

(3) *First Footstep in East Africa*, p. 14.

(4) Sur Zeyla au XIXe siècle, voir encore Isenberg et Krapf, *Journals*, Londres 1843, t. I, p. 1-15; Johnston, *Travels in Southern Abyssinia*, Londres 1844, 2 vol., t. I, p. 33; et Bricchetti-Robacchi, *Nell'Harrar*, Milan 1896, p. 19-24.

Sur la même côte que Zeyla, un peu plus à l'est, est une bourgade fortifiée, Berbera, aujourd'hui la capitale de la Somalie anglaise (pl. LXXIX). Elle ne joua aucun rôle au moyen âge et son nom, tout en figurant sur la carte d'Idrisi de 1154, ne paraît guère dans les auteurs les mieux informés sur Zeyla antérieurement au XIXe siècle[1]. Elle ressemble beaucoup à cette dernière. Rochet d'Héricourt nous dit que « *Barbara* est composée de 2.500 à 3.000 chaumières qui demeurent presque entièrement désertes après la grande foire qui s'y tient depuis le mois d'octobre jusqu'au mois de février. Pendant ce temps, il y vient dix à douze gros navires des Indes; et dix barques chargées de marchandises y entrent et en sortent journellement. Les Banians ou marchands hindous établis sur le golfe arabique se rendent à Barbara pour l'époque de la foire. »

En 1848, Berbera reçut la visite du lieutenant Cruttenden de la marine indienne, et en 1855, celle de R. Burton[2].

Au point de vue politique le sort de Berbera suivit presque invariablement celui de Zeyla. Dépendance du royaume de l'imam Grange, la ville, comme sa rivale, passa sous l'influence de fait des Turcs, puis sous la suzeraineté de Sanaâ et enfin sous celle du cheikh de Moka, qui l'afferma plus d'un siècle à une famille de marchands arabes.

Revenons aux opérations de d'Albuquerque. L'amiral comprenait bien la valeur des points d'appui comme Zeyla et Massaouah. Il s'empressa donc d'en proposer à Lisbonne l'occupation. Massaouah, surtout, lui paraissait bien placeé pour la construction d'une citadelle, par laquelle aurait été absolument dominé

---

(1) Berbera est peut-être l'antique *Malao* du *Périple*, où il est question d'un mouillage protégé par un promontoire à l'est. Dans l'espèce, le promontoire ne serait qu'un banc de sable. On pourrait justifier cette identification par le nom archaïque de *Mogalo* que les Somalis donnent encore aujourd'hui à Berbera (cf. F. Benoit, *Côte orientale d'Afrique*, p. III; et Devic, *Pays des Zindji*, p. 52-54.

Toute la côte portait dans l'antiquité le nom de *Barbaria*. C'est sous ce nom qu'en parle Cosmas Indicopleuste au VIe siècle de notre ère. Idrisi dit que la population est sujette de l'Abyssinie. Ibn Batoutah la visita (t. II, p. 180). Les habitants sont noirs et musulmans. Ce sont les Somalis d'aujourd'hui. Varthema y passa en même temps qu'à Zeyla (cf. *Varthéma*, p. 98, et H. Schoff, *Periplus*, p. 79). Barros lui trouve des ressemblances avec Zeyla.

D'après la tradition musulmane, elle eut pour fondateur le chérif Ishak ibn Ahmed, venu de l'Hadramaout.

(2) R. Burton, *First Footstep*, p. 98 et seq.

Nous reproduisons le croquis du livre de Burton, qui montre combien elle est misérable (pl. LXXIX). Elle avait encore cette foire où se rassemblaient les races, très variées mais peu denses, de cette immense région désertique, décrite en détail par très peu de voyageurs (voir cependant Revoil, *La vallée du Darror*, Paris 1882).

Tapis persan du XVIe siècle du Musée des Arts de Vienne avec des caravelles montées par des personnages en costumes portugais du XVIe siècle.

(On ignore l'histoire de ce tapis, apporté sans doute en cadeau par une des nombreuses ambassades du Shah de Perse au vice-roi portugais de Goa.)

(Reproduction d'après : *Old Oriental Carpets*, édition officielle du Musée des Arts et de l'Industrie de Vienne.)

le commerce de l'Abyssinie dont elle était l'unique débouché. On aurait en outre tiré un beau revenu des pêcheries de perles de Dahlac; et, chose plus importante encore, le contrôle de la route des Lieux Saints de l'Islam pour les pèlerins indiens ou malais eût été assuré[1].

En attendant, d'Albuquerque revint s'embosser devant Aden. Le pacha Morgan ez-Zaferi n'y avait pas perdu son temps. La place était sur ses gardes; de nouvelles tours y avaient été élevées. Les Portugais purent néanmoins s'emparer de l'îlot de Sira, malgré ses défenses nouvelles. Les mangonneaux ennemis la rendirent intenable. Les assaillants ne réussirent qu'à mettre le feu à quelques-uns des navires marchands assemblés nombreux dans le port, et, dit le chroniqueur Yahia, à brûler quelques maisons. L'opération était manquée pour la seconde fois[2]. D'Albuquerque donna le signal de la retraite. Le chroniqueur Yahia triomphe par cette conclusion : « Dieu voulut qu'il quittât vaincu les villes de l'Yémen[3]. » Le 4 août 1513, il prit la direction du Gardafui et, ralliant le pays indien du Sindh, longea la côte jusqu'à Diu, où il reçut du rajah Melik Azz un accueil d'apparence cordiale, mais avec refus de le laisser construire une citadelle.

Ayant passé à Chaul et à Daboul, sa croisière de blocus réduisit le commerce de la côte, si bien qu'aucun navire indigène ne put échapper au contrôle portugais. A Calicut, il trouva le capitaine F. Nogueira, qu'il avait chargé de la construction de la forteresse portugaise, en difficulté avec le Zamorin, plein de duplicité. Ce dernier finit par se soumettre et n'osa plus entraver l'ouvrage[4]. Correa nous a laissé le plan de cette forteresse (pl. LXIII, 1), détruite volontairement en 1525, alors qu'elle était sur le point de tomber aux mains des indigènes[5]. L'auteur de cette destruction fut Anrique de Menezes, septième gouverneur des Indes, du 25 décembre 1524 au 23 février 1526.

Arrivé en décembre 1513 à Cochin, d'Albuquerque se rendit à Goa, envoya des ambassadeurs au shah de Perse, reçut d'inquiétants rapports sur l'état des affaires à Malacca et engagea de multiples expéditions de découvertes dans l'Insulinde et les mers de Chine, expéditions dont le détail sort du cadre de ce récit.

---

(1) Voir sa lettre du 20 octobre 1514 (*Cartas*, p. 280), et aussi ce que dit R. Basset, *Conquête Abyssinie*, p. 12 et 13 en note.

(2) *Commentaries*, t. IV, p. 55 et seq.

(3) F° 141 (3).

(4) Pour les difficultés de la mission de d'Albuquerque aux Indes mêmes, voir Danvers, *Portuguese in India*, t. II, p. 776 et seq.

(5) C'est ce que dit la légende de la planche LXIII tirée de Correa, *Lendas da India*, p. 330.

Sans cesse il trouvait la trace d'intrigues nouvelles tramées entre le soudan du Caire et les princes indiens ou entre ces derniers. Ces indices lui montraient l'extraordinaire inquiétude causée aux Arabes d'Égypte par son intervention inattendue dans l'Érythrée. Jamais, pour cette raison, il n'abandonna l'intention de retourner en mer Rouge. S'il avait pu réaliser son plan, sans aucun doute Massaouah fût devenue portugaise et l'accès de l'Abyssinie eût été assuré aux Lusitaniens. Il n'en eut ni la possibilité ni le temps.

Son neveu Pero d'Albuquerque fut envoyé avec quatre voiles à Socotora, pour intercepter sans pitié le commerce. Il y fit, au cours du printemps 1514, une assez bonne chasse. Quand la saison s'avança, il se rendit lentement devant Ormuz (*Hazmur*), où il arriva en mai. Touranshah, le nouveau roi, se déclara le vassal du roi du Portugal, mais sans s'acquitter du tribut promis et sans permettre aux Portugais de réoccuper la forteresse commencée par d'Albuquerque. L'affaire resta provisoirement en l'état.

Pero d'Albuquerque pensa le moment venu d'effectuer enfin la mission dont l'avait chargé le gouverneur, d'explorer le golfe Persique. Avec des pilotes du roi d'Ormuz, il s'aventura sur cette mer inconnue, semée, comme la mer Rouge, de récifs et de hauts fonds. Parti le 7 juillet d'Ormuz, il alla jusqu'aux îles *Lulutem*, probablement l'île Halul[1]. Il était de retour à Ormuz un mois après, ayant reconnu les îles Bahrein.

Touranshah, pratiquement d'accord avec la Perse contre les Portugais, éluda à nouveau la réquisition du neveu de l'amiral d'être remis en possession de la forteresse. Le chef portugais n'obtint que de l'argent et le paiement de 10.000 séraphins à titre de tribut. Il put aussi fonder une factorerie non fortifiée, où s'installèrent Tristan de Ga et J. Texeira. Le 28 septembre 1514, Pero d'Albuquerque arriva à Goa, annonçant à son oncle les mauvaises dispositions du roi d'Ormuz et ses diverses compromissions.

§ 5. — ORMUZ SOUMISE.

MORT DE D'ALBUQUERQUE (1515).

D'Albuquerque comprit aussitôt la nécessité d'une troisième expédition contre Ormuz. Outre tous ses griefs, il avait à venger la mort de son émissaire Ruy Gomez, envoyé par lui auprès du shah de Perse et empoisonné en 1510 par

---

[1] *Commentaries*, t. IV, p. 114.

Khodja Attar à son passage dans l'île. L'opération s'avérait facile, l'île étant menacée à la fois par la Perse et par le Portugal; mais les Portugais étaient les plus dangereux, car ils avaient mis la main sur Gomborn ou Comron, plus tard Bender Abbas, sur la terre ferme, et de là offraient une base solide à leur flotte.

Parti avec plus de 25 vaisseaux et 1.500 hommes, commandés par les héros portugais Pero et Vincent d'Albuquerque et Garcia de Noronha, ses trois neveux, L. Vaz de Sampaio, Gomez de Lemos, Jorge de Brito, etc., Alphonse d'Albuquerque devait à tout prix, selon des instructions réitérées tout récemment par son souverain, mettre définitivement à la raison Ormuz, s'emparer d'Aden et pénétrer dans la mer Rouge. Manoel, ignorant les difficultés prodigieuses rencontrées dans l'exécution de son plan, déjà bien près d'écarter son formidable amiral, le taxait presque de faiblesse et d'inaction.

Pour Aden et la mer Rouge, d'Albuquerque était pleinement d'accord avec son souverain. Cela résulte clairement de ses lettres des 20 et 25 octobre 1514. Il y exprime la certitude de prendre Aden à condition d'affecter 4 à 5.000 hommes à cette opération, ainsi que l'inutilité de s'installer à Zeyla et Berbera, qu'on soumettrait seulement au tribut; mais il démontre aussi la nécessité d'occuper l'île de Kamaran «et, si, comme on dit, les Égyptiens sont en train de la fortifier, d'occuper aussi l'île de Farsan, qui sera une base tout aussi bonne». Il serait capital, auparavant, d'occuper Massaouah. Ce n'est qu'ensuite qu'on pourrait penser à Djeddah, la Mecque et Suez[1].

L'attaque d'Ormuz fut décidée. La flotte quitta l'Inde le 21 février 1515 et fit escale devant Kirjat et Mascate. Elle arriva à l'improviste devant Ormuz. S'il faut en croire Barbosa[2], le nouveau souverain, Seif Eddine, monté sur le trône depuis moins d'un mois et âgé seulement de dix-neuf ans, las de la tyrannie des grands vizirs (ce n'était plus Attar, mort en 1514, mais Noureddin, un Persan, gouverné lui-même par un de ses proches, le reis Hamid), préférait une entente avec les Portugais plutôt que la soumission à ses propres ministres. L'amiral, pensant l'avoir facilement dans la main — et c'est ce qui arriva — joua la partie du roi contre le vizir. Au moment d'une réunion arrangée entre lui, Seif Eddine et Hamid, avant même le début de la conférence, et sous le prétexte d'une querelle d'armement, d'Albuquerque fit assassiner ce dernier par son neveu Pero, en présence du roi d'Ormuz, lequel, sans doute inquiet pour sa vie,

---

(1) Danvers, *Portuguese in India*, p. 304.

(2) Barbosa, p. 102-105. D'après la minutie du récit, il est probable que Barbosa était sur la flotte de d'Albuquerque et qu'il parle en témoin oculaire.

s'empressa de protester[1]. Une émeute faillit se produire; en fin de compte le roi, rétabli sur son trône et délivré de son grand vizir, fut mis en état de régner par lui-même, du moins dans la mesure que voulaient bien permettre les Portugais. Une espèce de capitulation fut signée (1er avril 1515). La population fut strictement désarmée, les opposants reçurent le droit de quitter l'île sains et saufs, et la forteresse commencée sept ans auparavant fut achevée. Le roi local se montra soumis et obéissant. L'amiral Portugais — et ceci est inattendu — s'offrit en outre le luxe de faire triompher la morale «en pourchassant les sodomites». Et, disent les *Commentaires*, «comme il avait appris qu'il y avait un lieu public de prostitution d'hommes, il invita le reis Noureddin (*Nordin*) à ordonner le banissement de telles personnes, car il n'oserait pas rester lui-même dans un royaume où un crime si affreux contre Dieu était publiquement pratiqué»; et il déclara que «si, dorénavant, qui que ce soit était convaincu de ce crime, il serait brûlé vif au milieu de la place du marché de la ville».

Puis d'Albuquerque réquisitionna toute l'artillerie, sous le prétexte de l'arrivée probable d'une expédition égyptienne.

Les princes aveuglés, dont on redoutait les intrigues, furent, au nombre de quinze, transférés aux Indes, sous la main de d'Albuquerque, maître désormais de susciter des compétiteurs à son protégé s'il manifestait trop d'indépendance[2].

A peine ceci terminé, d'Albuquerque eut à déjouer les intrigues du shah de Perse, tendant à s'emparer de l'île. Elles ne cessèrent jamais complètement au cours du siècle suivant, jusqu'à ce qu'enfin Shah Abbas, vers 1615, réussît à reprendre Ormuz aux Portugais en pleine décadence, peu de temps avant que les Hollandais, puis les Anglais s'en emparassent. En attendant, elle joua dans les relations entre la Perse et les Indes Portugaises un rôle pour ainsi dire exclusif quant au passage des ambassades. Mais toujours la Perse s'inquiéta de ce voisinage des Portugais sur ses côtes. Le Portugal, aussi, se mit à jouer un rôle dans les préoccupations persanes et ce rôle s'étendit même à l'ordre artistique. Un témoignage inattendu nous en est fourni par certains motifs décoratifs figurant, par exemple, sur le fameux tapis de Vienne, dit *Tapis Portugais*, du XVIe siècle. On y voit aux quatre angles, à l'intérieur de la bordure, des caravelles montées par des personnages en costumes portugais du XVIe siècle, accompagnés d'indigènes. Sans doute s'agit-il d'une ambassade portugaise à la Perse

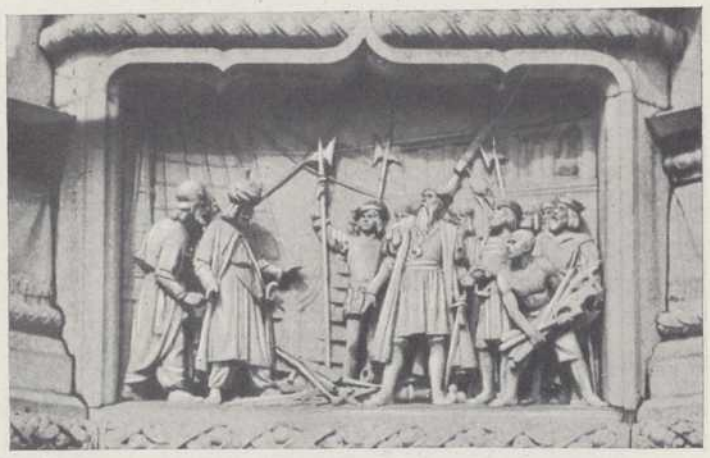
---

(1) Cf. dans *Commentaries*, t. IV, p. 156-157, le récit détaillé de ce guet-apens minutieusement préparé.

(2) *Commentaries*, t. IV, p. 163-179; Correa, *Lendas da India*, t. II, p. 441; Barbosa, p. 105.

Colonne de d'Albuquerque à Lisbonne par Costa Mota Jr (1901).

1. — Soumission du roi de Begagua.



2. — Entrée de d'Albuquerque à Malacca.

3. — Prise de Malacca.

4. — D'Albuquerque reçoit les ambassadeurs de la Perse.

Bas-reliefs de la colonne de d'Albuquerque à Lisbonne.

Goa. Monument d'Alphonse d'Albuquerque inauguré en 1843.

(Cf. R. P. G. de Saldanha, *Historia de Goa*, Nova Goa 1926, t. II, p. 147.)

par le golfe Persique, ou d'un événement historique non encore élucidé[1] (pl. LXXX).

D'Albuquerque n'avait pas le temps de s'attarder. Ayant tenu audience solennelle en présence du roi son protégé, il confia la place de guerre à son neveu Pero d'Albuquerque, ce qui suscita de graves jalousies. Il autorisa son autre neveu Garcia de Noronha à retourner au Portugal, pour y annoncer au roi lusitanien l'intention du gouverneur des Indes de mettre la main, l'année suivante, sur Aden, de forcer l'entrée de la mer Rouge et d'y ériger une forteresse sur la terre du Prêtre-Jean, c'est-à-dire à Massaouah. Noronha mit à la voile le 10 août 1515.

Les jours de d'Albuquerque, déjà âgé, et malade depuis quelques semaines, étaient comptés. Voyant son état s'aggraver et se sentant près de sa fin, il tint un conseil avec ses capitaines et prit ses dernières dispositions pour sa succession éventuelle.

Le 8 novembre 1515, il s'embarqua, sans prendre congé du roi d'Ormuz, sur le *Flor da Rosa*, à destination de Goa. Son état, déjà grave, fut considérablement aggravé par une nouvelle qu'il reçut en mer sur la côte omanaise, devant Kalhat, d'une voile apportant le courrier des Indes. Il y apprit l'arrivée, le 8 septembre, d'une flotte de Lisbonne de douze navires, sous Lopo Soarès de Albergaria, que le roi Manoel lui donnait comme successeur, dans des conditions plus injurieuses encore que celles où il avait lui-même succédé à d'Almeida[2]. En même temps, il apprenait la désignation d'hommes nouveaux pour gouverner les places qu'il avait confiées à des compagnons d'armes éprouvés.

D'Albuquerque se prépara aussitôt à mourir, et fit son testament. Il manifesta la volonté de reposer dans la chapelle qu'il avait érigée à Goa et de voir plus tard ses cendres ramenées au Portugal. Une dernière fois il écrivit au roi Manoel pour lui recommander son fils naturel : «Sire, je vous écris, souffrant déjà des spasmes de la fin. Dans le royaume de Portugal, j'ai un fils et je prie Votre Majesté de l'anoblir pour l'amour de moi comme récompense des services que je

---

[1] Ce tapis est un de ceux publiés par le Musée des Arts et de l'Industrie de Vienne. Il a été fait probablement sur une commande du vice-roi de Goa; d'après les costumes et en tenant compte de la situation politique de l'empire des Indes, il doit être du milieu du XVIe siècle. Il y eut de fréquents échanges d'ambassades entre les vice-rois portugais et les shahs de Perse, appelés toujours Cheikh Ismael; les premières ambassades furent celles de Miguel Ferrera à Tauris au printemps de 1514, et de F. Gomez de Lemos l'année suivante.

[2] Cf. Correa, *Lendas da India*, t. II, p. 462 et seq., et surtout *Commentaries*, t. IV, p. 194, où la mort de d'Albuquerque est racontée d'une manière saisissante.

Vous ai rendus selon ma condition et comme votre serviteur; je lui ordonne, sous peine de perdre ma bénédiction, de le requérir de vous. Quant aux affaires des Indes, je n'en parle pas, elles parleront par elles-mêmes et pour moi» (6 décembre 1515). Il fit venir son chapelain et entra en oraison, revêtu des habits de Santiago, dont il était commandeur.

Le navire jeta l'ancre sur la barre de Goa. D'Albuquerque se souleva sur sa couche et, contemplant encore le beau fleuron dont il avait orné la couronne de son maître, il mourut à l'âge de soixante-treize ans, le dimanche 16 décembre 1515, après six ans de gouvernement de l'Inde.

Peut-être Manoel eut-il regret, tardivement, de son iniquité, car, dans une lettre du 16 mars 1516, partie avant que lui fût parvenue la nouvelle de la mort du grand capitaine, il maintenait ce dernier dans son commandement général et limitait celui de Soarès aux forteresses de Cochin, Calicut et Malacca[1].

D'Albuquerque fut inhumé à Notre-Dame des Hauteurs, une chapelle qu'il avait fondée. Ses restes furent ramenés de Goa au Portugal en 1566 seulement, les rois n'osant autoriser ce rapatriement, dans le sentiment que le grand capitaine, même dans son tombeau, restait le palladium de l'Inde Portugaise.

L'Empire Portugais était définitivement fondé, mais déjà les désordres s'y mettaient. Faria y Souza l'a dit exactement[2] : «Les Portugais furent redevables de leur établissement dans l'Asie à trois généraux, Ed. Pacheco, Fr. d'Almeida et Alph. d'Albuquerque. Ces trois héros n'eurent presque pas un successeur qui ne dégénérât de leur exemple, ou du moins qui n'eut quelque mélange, soit de timidité avec la valeur, soit d'emportement avec la modération. Si l'on peut porter un jugement désintéressé des exploits qui acquirent au Portugal la couronne de l'Asie, on trouvera qu'il n'y avait que Pacheco qui fût propre à la forger, avec cette fière chaleur qui fondit les armes et tout l'or de l'opiniâtre Zamorin; que d'Almeida seul pouvait lui donner sa forme et la polir, avec son épée et celle de son fils, qui humilièrent l'orgueil du Turc; et que le Grand d'Albuquerque était capable seul d'y mettre la dernière main, en l'ornant de ses trois plus précieux joyaux Goa, Malacca et Ormuz. Étant entrés tous trois, avec peu de vaisseaux et un petit nombre d'hommes, dans des mers éloignées où ils trouvèrent des ennemis nombreux et quantité de fortes places, sans le secours d'aucun ami pour se soutenir, et presque sans un arbre pour se mettre à l'abri, ils devaient avoir perdu jusqu'à l'espérance de retourner jamais dans leur patrie. Cependant, leur courage indomptable leur fit percer des nuées de balles et de

---

[1] *Commentaries*, t. IV, p. 200. — [2] *Asia Portugueza*, préface du tome II.

flèches empoisonnées. Ils défirent des flottes et des armées innombrables; ils élevèrent de hautes murailles et mirent enfin le Portugal en possession d'une infinité de grandes villes et de cent régions d'une immense étendue. »

D'Albuquerque est incontestablement la plus grande figure de la conquête portugaise. Son personnage présente quelque ressemblance avec celui d'Alexandre le Grand. Strictement désintéressé et d'une fidélité exemplaire à son roi, il poursuivit une ligne politique exempte de mesquinerie. Comme son grand modèle, il parcourut d'immenses distances, sur les pas de la victoire. Il fonda un véritable empire. Il ne disposa pour cela que d'une poignée d'hommes, et non d'effectifs formidables comme le héros macédonien.

Ce n'est que tardivement que le grand homme reçut sa statue. Une haute colonne sur une place de Lisbonne avec des bas-reliefs relatant ses exploits lui a été élevée. Il possède également un monument moderne assez médiocre à Goa (pl. LXXXI à LXXXIII).

PLANS DE SANAÂ À UN DEMI-SIÈCLE D'INTERVALLE.

(R. MANZONI ET RATHJENS.)

YÉMEN.

Plan de Sanaâ en 1879.

(R. Manzoni, *El Yemen, Tre anni nell'Arabia Felice*, 1877-1880, Rome 1884, p. 100.)

YÉMEN.
Plan de Sanàa
Echelle 1:13000
0
500
1000 m
Bab el Kasr
Bab es Sran
Auf den Sückamm des Dj. Nukkum
nach Taiz, Aden (mit Telegraph)
Bab el Yemen
Bab el Djedid
El Hordi
Flugplatz Hatte
Bostan el Djedid
Bostan el Jaus
Hochflutbett
Ziegelei
Bab el Schegadif
Bab el Chusemeh
Al Mutwakil
Bab es Sabach
Ehemaliges Bab en Nisel
verdeckter Bach
Kleiner Bach
von Dulla Kaukaban
Bab el Rüm
Ehemaliges Bab el Abir
Solbi
Bab el Kaa
Bab el Balaga
Bab el Schems
Bab el Schuhub
Birel Ghanem
Bab el Sèrè
Bet e Bous
Judenfriedhof
Zisterne
von Assr
von Dotan
von Hodeida (mit Telegraph)
Bab el Ghamdan
Matrad el Ghamdan
Haus
v. Raudha, Am. Mission, Mariblmit Telegr.
v. Geriet (Ga. bil)
Bab esch Schuhub
Auf den Nukkum
Babes Sran
Kasr
Flugplatz Hatte
Flugplatz Hatte
Bet e Bous
Bab el Balaga
Bab el Kaa
Bab el Rüm
Bab el Abir
Bab el Schegadif
Bab el Chusemeh
Bab es Sabach
Bab el Kasr
Bab el Djedid
Bab el Yemen
Bab el Sèrè
Bab el Ghamdan

LÉGENDE DE LA PLANCHE LXXXV.

Mosquées : 1. Mesjid El-Gâthi ; 2. M. Handal ; 3. M. El-Bâlaga ; 4. M. Bîr El-Bahéimi ; 5. Sarh El-Chardj ; 6. M. Al-Mutawakil, avec la nouvelle mosquée en construction ; 7. M. Al-Hörkân ; 8. M. En-Nahrain ; 9. Kubbet Al-Mahdi Abbâs ; 10. M. El-Ghazâli ; 11. M. El-Alamîn ; 12. M. En-Nûr ; 13. M. El-Felehe ; 14. M. Ez-Zumer ; 15. M. Hudhair ; 16. M. Ed-Dawâschi ; 17. M. El-Médressé ; 18. M. El-Bakilije, autrefois Bekir Aga ; 19. M. El-Miradije, dans le Qasr, le château ; 20. M. El-Baschi ; 21. M. Salâh Eddine ; 22. M. Nuseir ; 23. M. Mûssa ; 24. M. El-Madhab ; 25. M. Akîk ; 26. M. Esch-Schahidên ; 27. M. Ali ; 28. M. Dawûd ; 29. M. Et-Tawûs ; 30. Kubbet Talha ; 31. M. Ma'add ; 32. M. El-Uschali ; 33. M. El-Barûm ; 34. M. El-Abhar ; 35. Djami' El-Kebîr ; 36. M. El-Ghudwa ; 37. M. Et-Takwa ; 38. M. El-Mahmûd ; 39. M. El-Djedid (?) ; 40. M. El-Ardhli ; 41. Mesched Schoûb ; 42. Petite Mosquée-Sépulture ; 43. Mosquée.

a. Souk El-Djémal ; *b.* Souk El-Bagara ; *c.* Souk El-Hathab et Souk El-Erdj ; Bains : *d.* Hammâm El-Goa ; *e.* H. El-Meidân ; *g.* H. Es-Sufra ; *m.* H. Ed.Dawâschi ; *n.* H. El-Mutawakil ; *o.* H. El-Abhar ; *f.* Café turc ; *h.* École ; *i.* Palais, autrefois château de l'imâm (Déir-Es-Safi?) ; *k.* Maison du Cadi Abdulla ; *p.* Es-Sanaja ; *q.* Hôpital italien ; *r.* Haret En-Nahsen ; *s.* Burget Scherâra ; *t.* Dâr Ed-Dahab ; *u.* Beik El-Mahfadi.

Observation : Après la ruine du véritable Bab El-Sabach de la vieille ville, ce nom a passé à l'ancien Bab Esch-Scherâra.

(*Orthographes d'après C. Rathjens.*)

CHAPITRE VI.

UN SIÈCLE DE L'HISTOIRE YÉMÉNITE (1450-1538).

---

§ 1. — L'YÉMEN SOUS LES TAHIRIDES JUSQU'À LA CONQUÊTE ÉGYPTIENNE (1454-1517).

I. Tableau de la dynastie Tahiride.

II. L'Yémen; son aspect géographique et ses traits caractéristiques.

La seule source complète pour cette histoire est la chronique, jusqu'ici non traduite, de Yahia. — Caractère tourmenté des montagnes. — Rôle de Sanaâ. — Les communications avec la mer. — Les forteresses naturelles. — Opposition entre la plaine et la montagne. — Sunnites, Chaféites et Chiites Zaydites.

III. Les frères Tahirides Malik el-Moudjahid (1454-1478) et Malik ez-Zafer (1454-1466).

Le crépuscule des Rassoulides : El-Masoud et El-Moayad Hussein en exil au Hedjaz. — Avènement des Tahirides. — Les deux frères Malik el-Moudjahid et Malik ez-Zafer règnent ensemble; le premier se consacre au Tihama, le second au Haut-Yémen. — Soumission de Zébid (1454). — Aden, toujours aux mains d'un gouverneur nommé par les Rassoulides, se soumet après le coup de main d'Ibn Farès (1456).

Sanaâ au pouvoir de l'imam En-Nasir. — Dynastie de ce dernier depuis 1445. — L'imam Moutaher à Kaukaban. — Luttes entre l'imam En-Nasir et les frères Tahirides. — En-Nasir meurt en captivité (1464). — Son fils et successeur l'imam En-Nasir (II). — Siège de Sanaâ par Malik ez-Zafer. — Il est tué devant la ville (1466). — Mort de l'imam Moutawakil, de Damar (1474). — Le royaume du Haut-Yémen échappe au pouvoir des Tahirides. — Malik el-Moudjahid meurt à Aden (1478).

IV. Abd el-Wahab, dit Malik el-Mansour (1478-1488). — Le fils de Malik el-Moudjahid lui succède sous le nom de Malik el-Mansour. Il occupe Zébid (1478). — Damar devient indépendante sous l'imam Mouzaher (1484). — Le règne d'El-Mansour est une bataille perpétuelle contre les tribus du Tihama. — Sa mort à Habar (1488).

V. Amer ibn Abd el-Wahab, dit Malik ez-Zafer (II) (1488-1517). — Chute de la dynastie.

Amer succède à son père au milieu des soulèvements de ses cousins. — De nombreux imams se lèvent : Ezz Eddine, El-Hassan, El-Mansour Billah, El-Wasli. — Reprise de Damar; siège infructueux de Sanaâ; paix (1502).

Mort de l'imam de Sanaâ, En-Nasir (II) (1502). — Son frère Ahmed lui succède sous le nom de Montasser Billah (1502-1504-1506).

Malik ez-Zafer (II) s'empare de Sanaâ ; capture de Montasser Billah (1504). — Tout l'Yémen obéit à la dynastie tahiride. — L'imam Moutawakil Ala el-Lah se proclame *Commandeur des Croyants.*

Passage sur les côtes de l'Yémen de l'escadre du capitan d'Égypte Mir Hussein (1507). — D'Albuquerque longe les côtes de l'Hadramaout (1507). — Mir Hussein, après son désastre naval de Diu, repasse dans les escales de l'Yémen et y rafle les bateaux de Malik ez-Zafer (II) (1509).

Révoltes au Tihama et agitations intérieures (1509-1513). — Expédition navale de d'Albuquerque dans la mer Rouge (1513). — Rébellion de Sanaâ. — Abd el-Wahab, gouverneur de Sagar, puis de Zébid (1515).

§ 2. — LA FLOTTE ÉGYPTIENNE ET LA CONQUÊTE DE L'YÉMEN (1515-1517).

Les débris de la flotte de Mir Hussein concentrés à Djeddah. — Nouvelle armada envoyée par le sultan Ghouri, sous le reis Soliman. — Fortification de Dahlac. — La campagne de Hussein contre l'Yémen (milieu 1515). — Prise de Hodeidah et de Zébid. — Le reis Soliman contre Aden. Siège et échec (août 1516). — Occupation progressive de l'Yémen. — Fin des derniers Tahirides.

Chute de la dynastie des Mameluks du Caire. — La conquête de l'Égypte par Sélim Ier (1517).

§ 3. — L'YÉMEN DANS LES PREMIÈRES ANNÉES DE LA CONQUÊTE TURQUE (1517-1538).

I. Tableau des pachas de l'Yémen.

1. Pachas circassiens égyptiens.
2. Pachas turcs.

II. Les Turcs se substituent aux Égyptiens.

§ 1. — L'YÉMEN SOUS LES TAHIRIDES[1].

I. Tableau de la dynastie des Tahirides[2].

Ali Taher règne sous le nom de Malik el-Moudjahid[3]..... 1454-1478
Amer Taher, frère du précédent, appelé Malik ez-Zafer (Ier)[4]. 1454-1466
Tous deux règnent conjointement.

Abd el-Wahab ibn Daoud ibn Taher, fils de Daoud, un frère des deux précédents, appelé Malik el-Mansour[5]..... 1478-1488

Amer ibn Abd el-Wahab, fils du précédent, appelé Malik ez-Zafer (II) Salah Eddine[6]..... 1488-1517

Abd el-Wahab ibn Amer, fils du précédent, ne règne pas..... 1516

---

(1) L'histoire de l'Yémen dans l'antiquité constitue le chapitre VI du tome Ier; l'histoire de l'Yémen depuis l'Islam jusqu'à la fin de la dynastie des Rassoulides et à l'avènement des Tahirides constitue le chapitre VII du même tome Ier.

Le sujet traité au présent chapitre était des plus obscurs jusqu'ici et même pratiquement inconnu. L'identification des noms géographiques, pour autant qu'elle est possible, a donné un mal infini. Il est quasi impossible de suivre cette histoire sans une carte détaillée. Or il n'existait jusqu'à ces tout derniers temps aucune bonne carte de l'Yémen. Les cartes générales ne portent que les noms principaux et sont à trop petite échelle. Les cartes détaillées, toutes anglaises, et très difficiles à obtenir, portent des noms à profusion; mais les noms anciens y manquent, ou ne sont plus reconnaissables, ou sont noyés dans un abus de nomenclature nouvelle, d'ailleurs très peu exacte. Ces cartes, pour cette raison, ne sont guère utilisables. Le croquis de la figure 52 n'est qu'un à peu près pour une vue sommaire. La meilleure, de beaucoup, est la carte internationale du monde, au millionième, dont deux feuilles sont consacrées à l'Yémen. Nous avons fait faire, pour être annexée à la fin du présent tome, une grande carte d'ensemble, où la région de l'Yémen, absolument neuve, a été élaborée spécialement en vue de l'histoire de l'Arabie Heureuse, grâce à l'intelligente collaboration de M. Hutin, Géographe du Ministère des Affaires Étrangères, et à l'aide des renseignements qu'a bien voulu mettre à notre disposition M. Lamare, qui a effectué plusieurs voyages à travers l'Yémen.

(2) Les noms en capitales sont ceux des princes ayant régné. Lane Poole (*Mohammadan Dynasties*, Westminster 1894, p. 101) donne pour point de départ du règne des deux premiers Tahirides, l'année 1446, date à laquelle ils n'avaient pas encore pris définitivement le dessus sur les Rassoulides.

(3) Appelé aussi Moudjahid Chems Eddine Ali.

(4) Appelé aussi Zafer Salah Eddine Amer Ier.

(5) Appelé aussi Mansour Tag Eddine Abd el-Wahab.

(6) Appelé aussi Zafer Salah Eddine Amer.

II. L'Yémen. Son aspect géographique et ses traits caractéristiques. — La famille des Beni Tahir ou Tahirides, de la secte des Zaydites, qui ont, entre

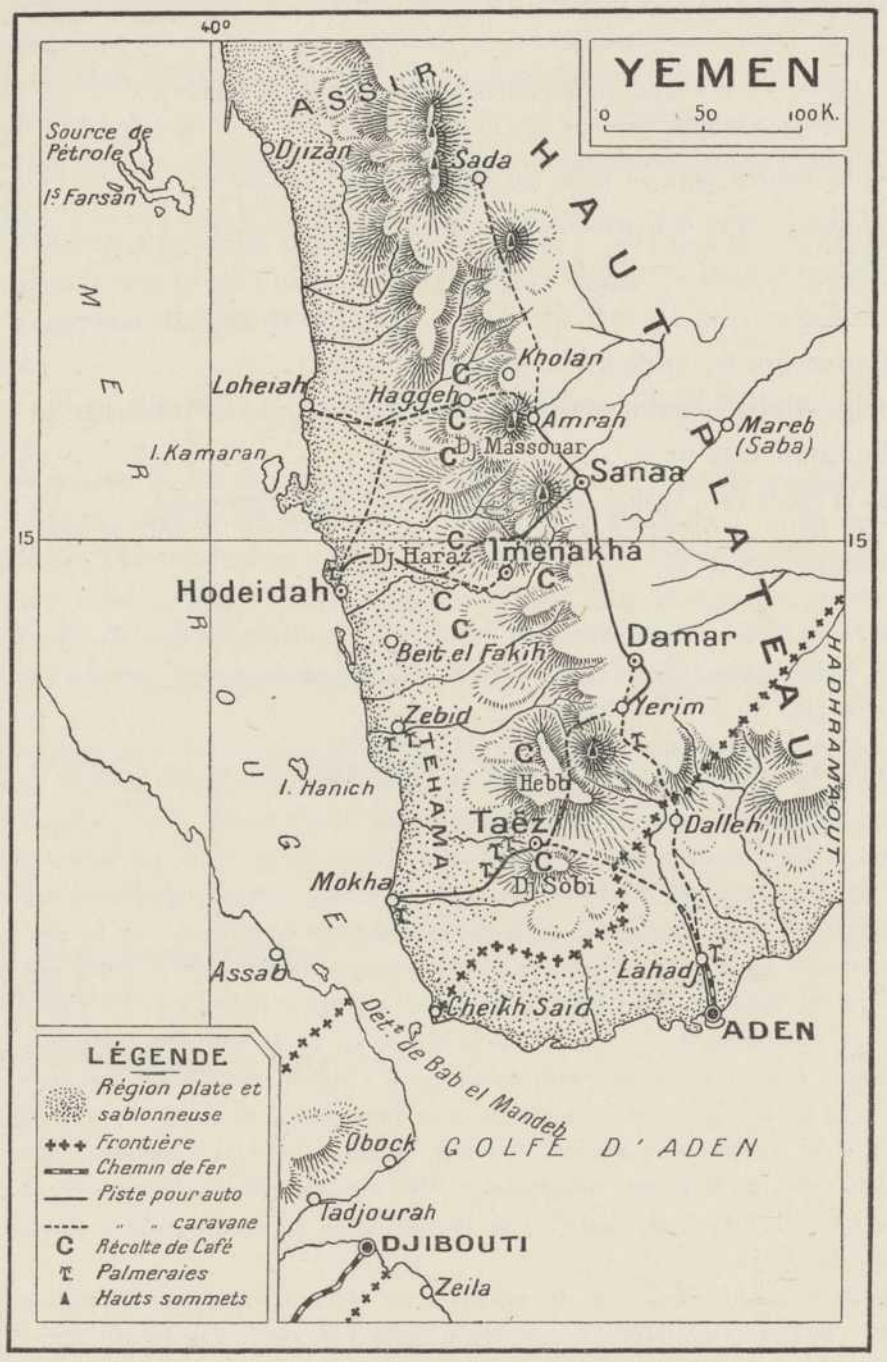
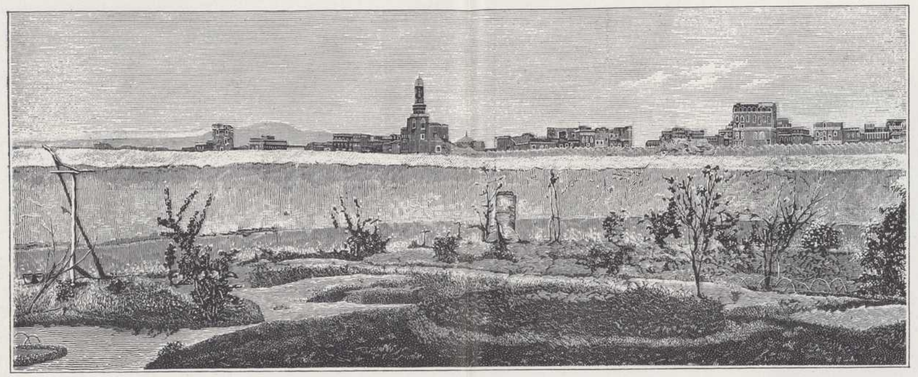


Fig. 52. — Croquis sommaire de l'Yémen.

1448 et 1454, éliminé définitivement les rejetons dégénérés des Rassoulides, était devenue puissante dans les montagnes d'Aden quelques années avant la chute de la dynastie Rassoulide. Leur histoire était jusqu'ici mal connue. En

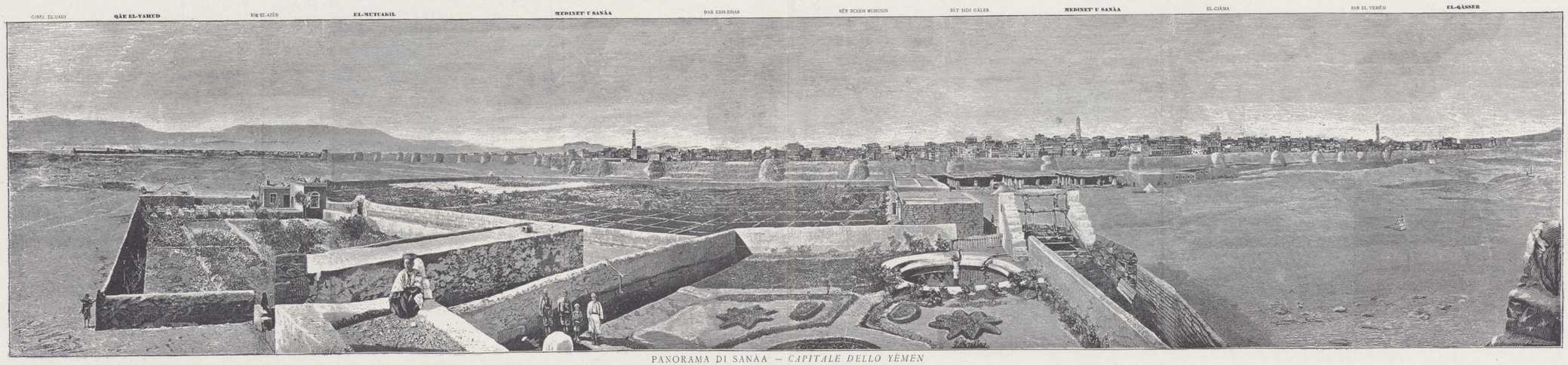
PANORAMAS DE ROUDAH ET DE SANAÂ.

YÉMEN.



Panorama de Raudah, au nord de Sanaâ.

(R. Manzoni, *El Yemen*, Rome 1884, p. 216.)



PANORAMA DI SANÂA — *CAPITALE DELLO YÉMEN*

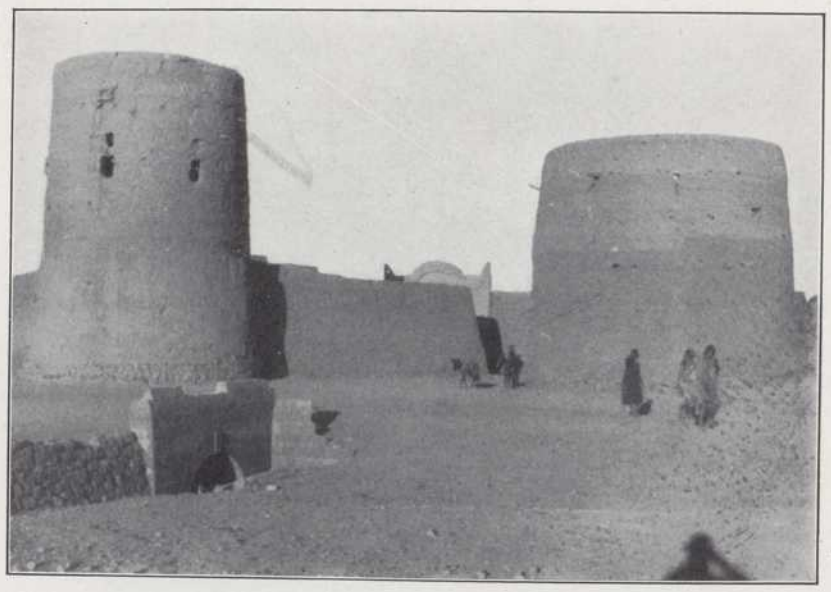
Panorama de Sanaâ.

(R. Manzoni, *El Yemen*, Rome 1884, p. 130.

YÉMEN.

Nord

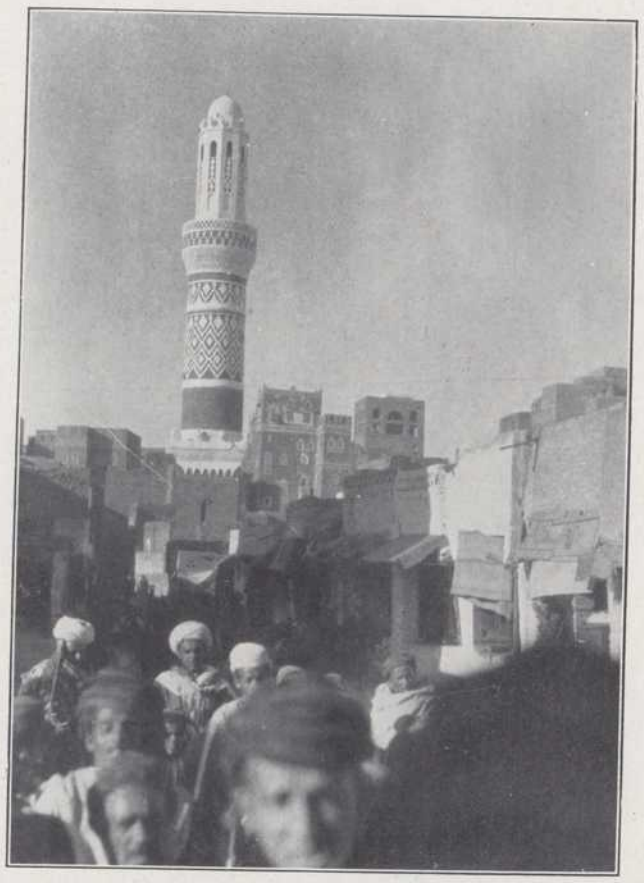
1. — Sanaâ, moitié orientale, vue en avion.



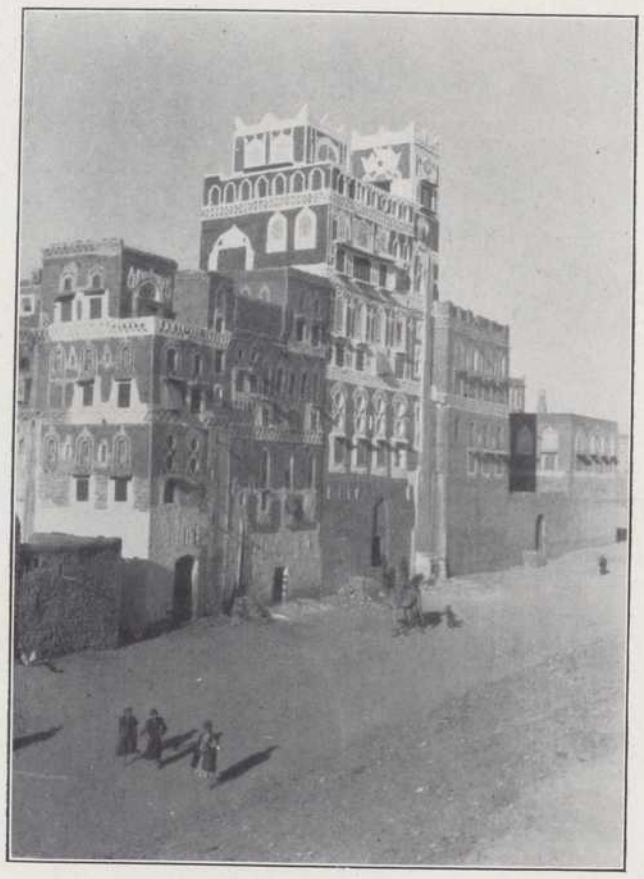
2. — Sanaâ, Porte des Juifs (Bab el-Yahoudi).

(C. Rathjens et H. von Wissmann, *Sanaâ, Eine südarabische Stadtlandschaft*, dans *Zeitschr. f. Erdkunde*, Berlin 1929, p. 343 et 348.)

YÉMEN.



1. — Sanaâ. Le minaret dans les soukhs.



2. — Sanaâ. Les maisons hautes du Wadi Sanaâ au centre de la vieille ville.

(C. Rathjens et H. von Wissmann, *Sanaâ, Eine südarabische Stadtlandschaft*, dans *Zeitschr. f. Erdkunde*, Berlin 1929, p. 344 et 346.)

Environs de Sanâa

Echelle 1:100000

Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. 1929.

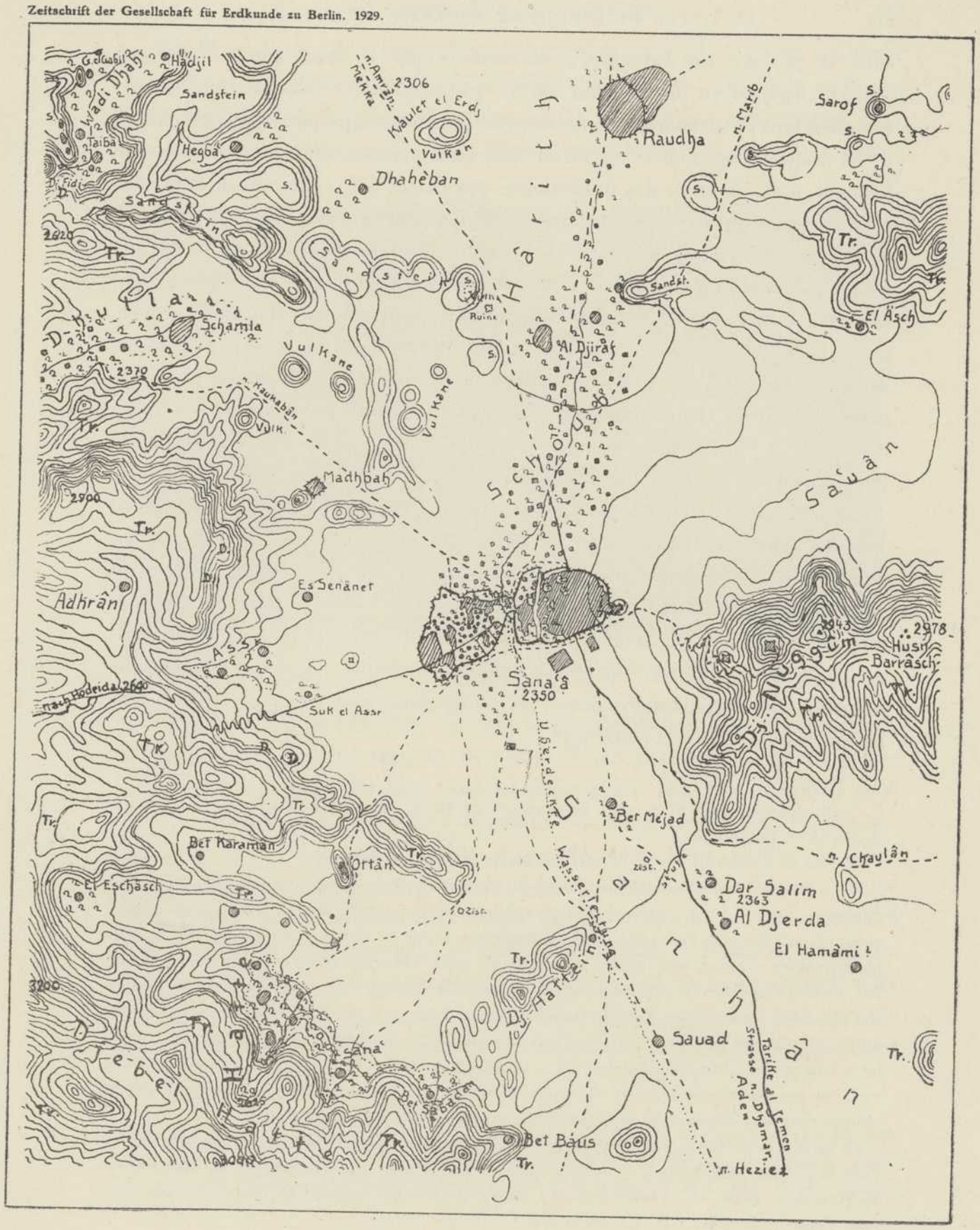


Fig. 53. — Croquis des environs de Sanaâ.

(C. Rathjens et H. von Wissmann, *Sanaâ, eine sudarabische Stadtlandschaft*, dans *Zeitschr. f. Erdkunde*, Berlin 1929, p. 329-353.)

Tr. = Terrain volcanique ancien.

S = Calcaire.

3 courbes hypsométriques = 100 m.

effet, la carrière des Tahirides n'est racontée par le chroniqueur Dayba que jusqu'à 1495, et en insistant sur tout ce qui concerne le Tihama; et son récit, comme il faut s'y attendre d'un habitant de la plaine, est avant tout la chronique de sa propre ville, Zébid[1]. L'histoire du haut plateau, du centre politique de l'Yémen, après la chute des Rassoulides, qui étaient des souverains de la plaine, n'est parvenue jusqu'à nous que par le récit du chroniqueur yéménite Yahia (à notre connaissance du moins)[2]. Cet auteur, dont le manuscrit est à Berlin, n'était pas traduit jusqu'ici. Il nous est possible aujourd'hui de combler cette lacune et de tirer de ses récits la substance qui manquait pour compléter les événements des années 1454 à 1495, et remplir la chronique de la période de 1495 à 1516, presque vide jusqu'ici[3]. Le moment en est venu, d'autant plus qu'à partir de 1516 l'Yémen, jusque-là en dehors du conflit mondial pour la route des épices, s'y trouve mêlé de force et se voit conquis par les Égyptiens d'abord, puis par les Turcs, en même temps qu'Aden est attaquée par les Portugais.

Les événements qui font l'objet du présent chapitre se déroulent tantôt au Tihama, tantôt au Haut-Yémen; le théâtre de ces opérations, le plus souvent minuscules et menées par l'embûche et la perfidie, de ces luttes obscures et cruelles, de ces assassinats sans gloire, de ces trahisons perpétuelles, est un pays extraordinairement tourmenté, dans une chaîne de montagnes dont les pics culminent à 3500 mètres, où chaque piton est fortifié, pays qui fut presque jusqu'aux dernières années parmi les moins bien connus du monde, et dont l'iconographie était très restreinte.

---

(1) Cf. ci-dessus tome Ier, p. 160. Le manuscrit de Dayba, du British Museum, y est catalogué Or. 3265 et Add. 27540.

(2) Voir ce qui est dit à ce sujet aux *Addenda* du tome Ier, p. 397, *sub* p. 175, n. 1.

(3) Ce chapitre, pour rester logique, eût dû être incorporé au tome Ier. Nous avons exposé nos raisons au dit tome Ier, p. 174-175. Il nous a fallu attendre la traduction du manuscrit du chroniqueur Yahia (Oriental Fol. 1304 de la Bibliothèque royale de Berlin), que nous avons dû faire photographier. C'est en nous basant avant tout sur cette traduction, faite en 1930 par A. Sekaly Bey, du Caire (*et qu'il nous est malheureusement impossible de contrôler*), que nous avons résumé et cherché à clarifier (comme nous l'avions promis au tome Ier, p. 175, n. 1) les événements de l'Yémen après 1454 et jusqu'en 1517, malgré l'obscurité pénible de la narration, surchargée de noms de lieux impossibles à identifier aujourd'hui et de généalogie arabe. Cette obscurité ne pouvait pas ne pas avoir ses répercussions sur la traduction française. Une critique de détail et un peu d'exégèse s'imposeront pour éliminer de cette traduction les erreurs ou les sens douteux.

La chronique de Yahia nous mène jusqu'à l'expulsion définitive des Turcs de l'Yémen après 1630. Pour la période postérieure à 1517 nous pouvons la contrôler par la chronique de Kuth ed-Dine en-Nahrawali, *Foudre de l'Yémen*, traduite, comme il a été dit ci-dessus (p. 74, n. 2), par S. de Sacy, *Notices et Extraits*, t. IV, p. 548 et seq.

Ces hauts lieux, si faciles à défendre et grâce auxquels a pu se maintenir jusqu'à nos jours une vie politique et sociale très arriérée, qui est la meilleure défense du pays contre la modernisation, ont un aspect très caractéristique. Pour une meilleure compréhension de la région, nous avons fait appel à la photo-

Fig. 54. — Sumara, entre Hibb et Yérim.

graphie. Les planches LXXXIV à CI, dont les plus belles sont dues au capitaine de corvette R. Montagne, récemment en visite à Sanaâ, expliqueront mieux qu'une description, la nature des lieux. Sous les Rassoulides, le centre de gravité politique du Tihama fut à Taïz, en antagonisme constant avec Zébid. Par contre, Taïz ne joua plus sous les Tahirides qu'un rôle secondaire, tandis que Zébid devint le centre politique presque exclusif de la plaine. Au Haut-Yémen, aucune ville, jamais, ne put rivaliser avec Sanaâ, la capitale politique, économique et intellectuelle, la ville principale, le marché, la citadelle[1]. Nous avons d'elle de bonnes descriptions, quelquefois détaillées, dont la plus ancienne est celle d'Ibn Batoutah au premier tiers du xive siècle. Varthema la visita en 1504, peu de temps avant qu'elle fût prise par le sultan Tahiride (1505). Il fut frappé par ses

[1] Ceci a déjà été expliqué au tome Ier, p. 152. On relève le nom de Sanaâ dans les premiers événements de l'Islam, lors de la soumission de l'Yémen par les envoyés de Mahomet. Omara († 1271) et Ibn Khaldoun († 1402) racontent son histoire passée. Cf. H. C. Kay, *Yaman*, Londres 1892, p. 6, 139, 140.

maisons à étages : «Elle peut, dit-il, être de 4000 gens et il y a de très belles maisons et pareillement de beaux jardins et belles vignes[1].» La plus récente et la meilleure description est celle qu'en a donnée Rathjens en 1929, avec des vues prises en avion et un plan détaillé correct, que montrent nos planches LXXXV, LXXXVII et LXXXVIII[2] et notre figure 53.

La plaine où elle est située, d'environ 80 kilomètres de long sur une vingtaine de large au maximum, avec une rivière à peu près permanente, le Kharid, est la seule assez fertile pour jouer un rôle économique et distributeur. On y cultive le café, le blé, l'orge, la dourah (espèce de millet) et une plante originaire d'Abyssinie fournissant un stupéfiant de réputation locale, le *qath*, qui contribue à l'abaissement moral de la population. Inlassablement disputée, comme on l'a vu au tome Ier et comme le démontreront les pages qui suivent, elle ne connut presque jamais la paix. La guerre, une guerre sans grandes destructions, y fut à l'état endémique, et c'est pourquoi chaque maison y est une fortification. Une des plus anciennes citadelles du groupe de Sanaâ, Gumdan, que Glaser a vue en ruines vers 1890, était déjà en ruines au temps d'Omara, il y a près de sept siècles[3]. Cette haute vallée, à plus de 2300 mètres d'altitude, communique

---

(1) *Varthema*, p. 89.

(2) La bibliographie descriptive de l'Yémen est considérable. Les plus anciens ouvrages sont cités à l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. LIII-LIV et 90. Mais la connaissance *pratique* du pays ne débute qu'avec le voyage scientifique de Carlsen Niebuhr, dont le bel ouvrage *Description de l'Arabie* (2 vol., Paris 1779), grâce au maintien de la vie féodale de l'Yémen, n'a pas trop vieilli depuis un siècle et demi. Les voyages d'Arnaud, de Halévy et de Glaser entre 1843 et 1892 (cf. t. Ier, p. 92) donnèrent plutôt des résultats archéologiques. Mais R. Manzoni (*Il Yemen, Tre anni nell'Arabia Felice, 1877-1880*, Rome 1884) a consacré à cette province tout un volume, illustré copieusement de dessins, dont nous reproduisons quelques-uns, et d'une assez bonne carte. On trouvera une excellente description moderne de Sanaâ par C. Rathjens et H. von Wissmann, *Sanaâ, eine sudarabische Stadtlandschaft*, dans *Zeitschr. f. Erdkunde*, Berlin 1929, p. 329-353. C. Rathjens a publié en outre, sur son voyage en Yémen, un article au *Journal Asiatique*, juillet-septembre 1929, *Exploration au Yémen*, p. 141-155. Il y expose sommairement les résultats de ses fouilles au village de Haggâ, à 35 kilomètres au nord de Sanaâ, avec la découverte d'un temple sabéen du Ier siècle avant ou après J.-C., consacré à la déesse du soleil. Sur l'Yémen entier, voir aussi, quoique moins important, A. Deflers, *Voyages en Yémen*, Paris 1889; W. B. Harris, *A journey through the Yemen*, Londres 1893, et les ouvrages cités au tome Ier, p. 151, note 1.

On trouve des renseignements sur l'Yémen moderne dans l'*Annuaire du Monde musulman*, édité par L. Massignon, 1926, p. 45-51; voir aussi la publication officielle anglaise *Handbook of Arabia*, t. I, p. 479 et seq. (avec des indications qui méritent contrôle). Voir enfin l'ouvrage arabe récent : *Tarik el-Yaman* par le Cheikh Abd el-Ouasi, Le Caire 1928 (1347 Hégire).

(3) Voir l'aspect de Gumdan dans D. Nielsen, *Handbuch der Altarabischen Altertumskunde*, p. 18. Pour Omara, voir H. C. Kay, *Yaman*, p. 6.

SANAÂ.

LES MAISONS À ÉTAGES MULTIPLES SUR LA PRINCIPALE PLACE PUBLIQUE.

YÉMEN.

Cliché R. Montagne.

Sanaâ. Les maisons à étages multiples sur la principale place publique.

avec la mer par deux routes principales, toutes deux très difficiles, l'une à l'ouest-sud-ouest, vers Hodeidah, sur la mer Rouge; l'autre, au sud, vers Aden sur l'océan Indien. La première, partant d'Hodeidah, atteint, à 40 kilomètres de la mer et à 700 mètres d'altitude, les premières pentes brutales de la montagne,

Fig. 55. — Damar.
(R. Manzoni, *El Yemen*, p. 83.)

à Hadjareh (pl. XCVII et XCIX). Elle fait ensuite la rude ascension de la première chaîne côtière jusqu'à Hadjer, à 2400 mètres; c'est là que sont les meilleures cultures du pays. Sur ces pentes soigneusement aménagées en petites terrasses, on plante le caféier (pl. XCV et XCVII)[1], même le bananier. Après, la route redescend à 1550 mètres pour remonter par des vallonnements médiocrement fertiles et voués au pâturage, à 2900 mètres, au centre de la seconde chaîne côtière. La route oscille ensuite jusqu'à un col à 2700 mètres, qui domine la plaine fertile et bien arrosée de Sanaâ, à 35 kilomètres plus loin. Au cours de cette série de dénivellations, la route coupe et traverse les régions et les climats principaux. Au delà de la vallée de Sanaâ (fig. 52) la richesse relative du pays diminue rapidement, en même temps que les pentes s'abaissent jusqu'aux limites

[1] Mais le café ne se répandit à l'Yémen même qu'à partir de 1534.

mal connues du grand désert oriental arabique, le Rub al-Qali, commencement de la Dahna.

La route de Sanaâ à Aden, quoiqu'un peu moins abrupte, est montueuse aussi et fort difficile. Elle est jalonnée par les principales villes intérieures : Makhtar, Sirajeh, Damar (fig. 55), Yérim (fig. 56), Ibb, Jiblah, Janad, Musemir et

Fig. 56. — Yérim.
(D'après Niebuhr, Nielsen, *Handbuch*, fig. 4, p. 5.)

Lahadj (El-Hauta). Fréquemment, au cours des siècles, le passage par cette route impliqua, outre ses complications matérielles physiques, des empêchements d'ordre politique infranchissables, parce que chacune des villes de ce parcours était susceptible de devenir et devint quelquefois une principauté autonome en rivalité ou en hostilité avec les autres, et dont le premier acte d'indépendance était de couper les routes.

La nature des constructions rencontrées en ces crêtes hérissées de forteresses et dans les villages toujours sur la défensive, explique les conditions politiques du pays. Il est clair que l'Arabie Heureuse, à l'exception de ses bordures, s'est sédentarisée dès le temps des Himyarites et ne connut plus que des restes de la vie tribale, quoique le morcellement ethnographique, remontant bien avant l'ère chrétienne, subsiste encore, mais plutôt transformé en rivalités de clans villageois. L'ancien fond ethnique des populations chamitiques, submergé probablement au début du second millénaire avant J.-C. par les Sémites venus du Nord, n'a laissé aucune trace de sa civilisation; mais il est souvent reconnaissable sur les confins de l'Yémen, en Hadramaout et dans les tribus voisines du

grand désert, ainsi que dans le Tihama. Il y constitue peut-être la population autochtone du pays de Pount des Pharaons. Après l'islam, il a reçu en outre d'assez forts apports de sang de l'Inde méridionale, soit par les Banians, soit par ceux qui les ont précédés, marchands indiens adonnés au commerce des épices[1].

La différence ethnique se traduit dans la civilisation. Alors que sur la côte du Tihama les agglomérations sont construites en torchis et matériaux légers avec prédominance des huttes de paille, dans la montagne les pitons se hérissent de villages fortifiés faits de pierres assemblées sans mortier, avec des maisons hautes de cinq et six étages, assez grandes pour loger des clans entiers, souvent très rapprochées, rappelant un peu l'allure étrange de la cité moyenâgeuse italienne de San Giminiano. On rencontre partout des tours de guet ou *naoubas*, surmontées d'une petite construction carrée, qui est l'habitation. Au centre est un puits; et la tour abrite les greniers et silos permettant aux habitants de résister à des sièges (pl. XCII, 1). Les villages ont chacun leur château fort ou *qasr*, véritable place de refuge (pl. XCIV et C).

Au point de vue religieux, les Yéménites du Tihama sont des Sunnites du rite de Chafei, et pour cette raison traditionnellement ennemis des habitants du haut plateau. Ces derniers, pour la plupart des Chiites de la secte spéciale des Zaydites, reconnaissent le pouvoir religieux de l'imam. D'autres, fort éparpillés, sont des partisans des sectes ismaéliennes répandues sur tout l'Yémen[2].

III. Les Frères Malik el-Moudjahid et Malik ez-Zafer. — Dès le règne des trois derniers Rassoulides, et notamment sous celui de Mouzaffar II Ismaïl (1441-1451), les Beni Tahir avaient pratiqué sur Aden des coups de mains heureux, au point d'imposer par la force au sultan rassoulide la reconnaissance de leurs possessions territoriales avoisinantes. On a vu, d'autre part, au tome Ier, comment El-Masoud (1450-1454) et El-Moayad Hussein (1451-1454), derniers descendants couronnés de Rassoul, entrèrent en conflit, non seulement l'un avec l'autre, mais encore avec les Tahirides. Masoud, ayant voulu reprendre Aden, dont s'était emparé Moayad Hussein, fut attaqué par le prince tahiride et, ayant compris que la partie était perdue pour lui, renonça au pouvoir. Il obtint ainsi

---

(1) Rathjens, *Exploration au Yémen*, p. 152 et seq.

(2) On a vu au tome Ier, p. 152-153, le caractère spécial donné à l'histoire de l'Yémen par l'antagonisme entre Sunnites et Chiites et la nature particulière de l'imanat, forme de royauté à nuance religieuse.

un sauf-conduit pour se réfugier à la Mecque. Moayad Hussein, également battu et fait prisonnier, alla rejoindre son concurrent malheureux au Hedjaz. Tous deux moururent en exil, entre 1452 et 1454.

Après leur expulsion, l'épuration des princes rassoulides continua jusqu'à ce que les Tahirides, débarrassés de tous les successibles, pussent étendre leur autorité sur l'Arabie Heureuse. Toutefois, il fallait conquérir les cantons les uns après les autres et rien n'était jamais acquis sans retour. L'histoire des soixante-cinq ans de la nouvelle dynastie, comme celle de l'ancienne, est faite d'innombrables soulèvements, de conflits dynastiques, de rébellions des gouverneurs, d'indépendances locales, tantôt faibles, tantôt arrogantes, et d'un nombre incalculable de meurtres, d'actions féodales se déroulant dans des forteresses naturelles imprenables par les armes, mais toujours réductibles par la famine, par la soif ou par la trahison. Cette histoire confuse et atroce est rendue plus difficile encore à démêler par les obstacles que rencontrent l'identification et la localisation géographique des lieux, qui paraissent avoir changé de noms au cours des siècles [1].

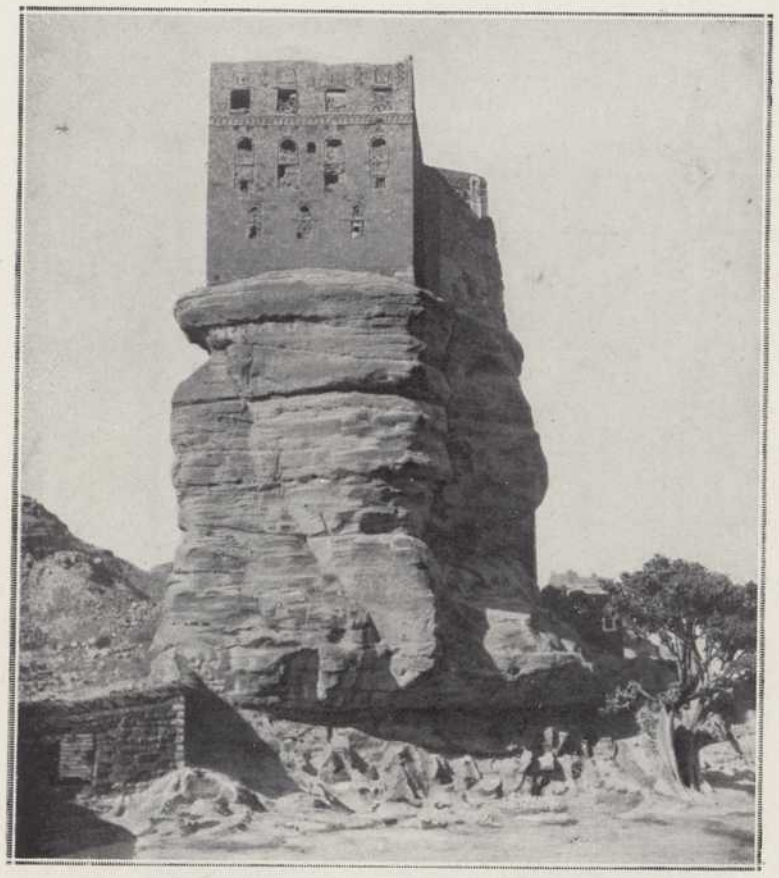
L'histoire yéménite est purement celle d'une population de montagnards et ne comporte guère de relations internationales ni de réactions sur la politique générale de la Méditerranée jusqu'à l'arrivée des Portugais. Cet événement changea le cours des choses, car il eut pour résultat de mettre l'Yémen sur le chemin des adversaires qui se disputaient la mer Rouge : Égyptiens et Lusitaniens. Il fut aussi la cause de sa conquête par les sultans Mameluks, puis par les sultans ottomans.

Le Bas-Yémen tomba le premier aux mains des deux frères tahirides Ali Taher, dit Malik el-Moudjahid (1454-1478) et Amer Taher, dit Malik ez-Zafer (1454-1466). Dès 1454, après le départ en exil des Rassoulides, les frères avaient obtenu la soumission de Zébid et faisaient la chasse à tous leurs opposants, jusqu'aux cousins éloignés de la famille royale éliminée, réduits à se cacher et aussi au clan des Abid, qui avait longtemps gouverné Zébid. Ils surent, par leurs intrigues, rallier un nombre de tribus suffisant pour devenir de véritables maîtres. Les deux Taher, proclamés en même temps, régnèrent

---

[1] C'est ce qu'ont compris les premiers auteurs occidentaux qui ont écrit sur cette histoire, si bien qu'ils ont annexé à leurs traductions des index géographiques, d'ailleurs fort incomplets et douteux, d'une utilité réduite aujourd'hui. Cf. notamment dans S. de Sacy, *La Foudre de l'Yémen*, p. 522 et seq., dans Johannsen, *Historia Yemenae*, Bonn 1828, p. 251 et seq., et dans Rutgers, *Historia Yemenae sub Hassano Pacha*, Leyde 1838, p. 203 et seq. Nous renvoyons une fois de plus, pour les noms de lieux, à la carte générale de la planche finale du présent tome.

YÉMEN.



1. — El-Wadi. Dahr el-Hadjar (nord-ouest de Sanaâ).
Demeure fortifiée d'un ancêtre de l'Imam Yahia.

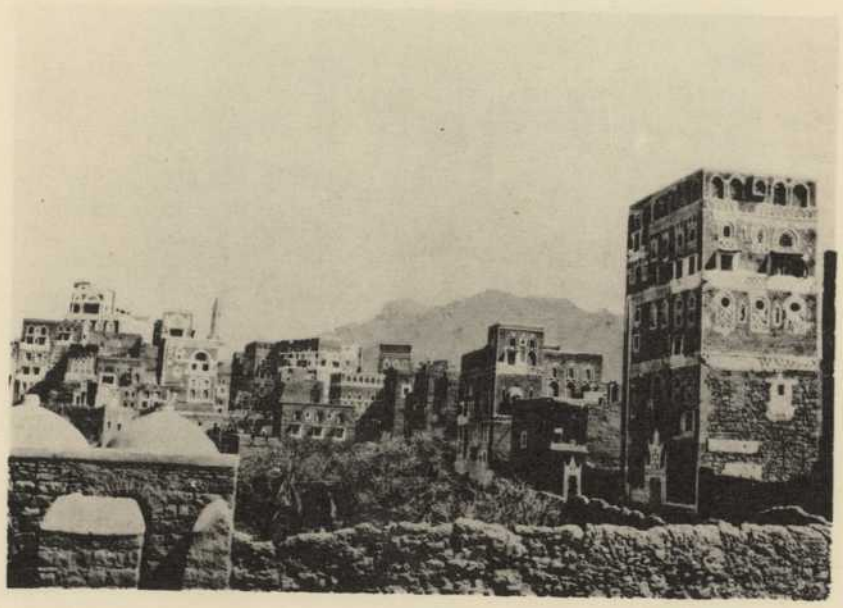
2. — Sanaâ. Les maisons les plus caractéristiques du style yéménite.

(Clichés R. Montagne, *L'Illustration*, 14 juin 1930, p. 259.)

YÉMEN.

Cliché R. Montagne.

1. — Sanaâ. Les maisons à étages multiples.



Cliché R. Montagne.

2. — Un quartier de Sanaâ.

YÉMEN.

Cliché R. Montagne.

1. — Sanaâ. Palais de l'Imam avec une tour de garde (*naoubé*).

Cliché R. Montagne.

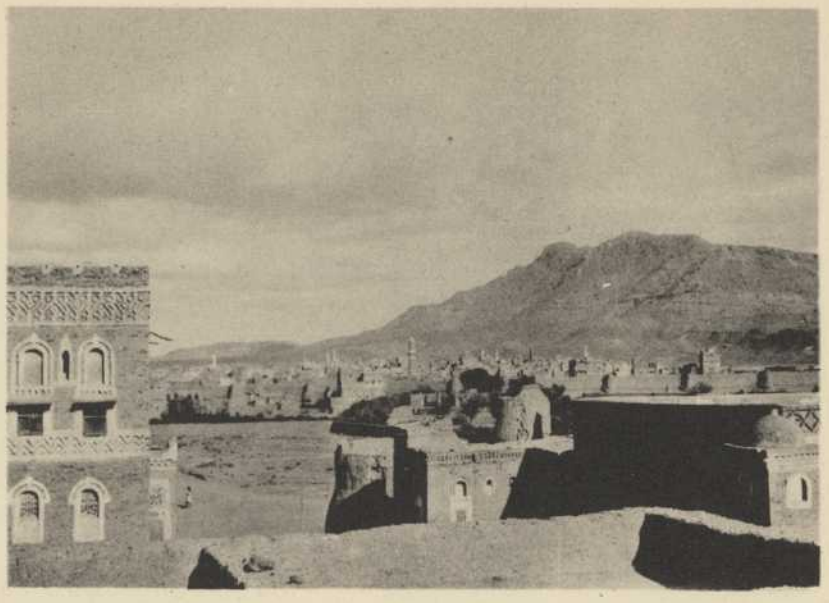
2. — El-Wadi. Inscription himyarite sur une tour.

Cette inscription, que nous avons communiquée au R. P. Jaussen, l'éminent sabéiste de l'École Pratique d'Études bibliques des Dominicains de Jérusalem, a été lue par G. Ryckmans et publiée dans la *Revue Biblique* du 1er avril 1931, p. 268.

L'INSCRIPTION SE LIT :

1..... tribu (?) de 'Aṯqaw, et ses deux frères H.....
2..... gens du clan de Ma'ḏanum, ont construit.....
3..... hân et Ša'bum, et par l'autorité de leur Seigneur.....

YÉMEN.



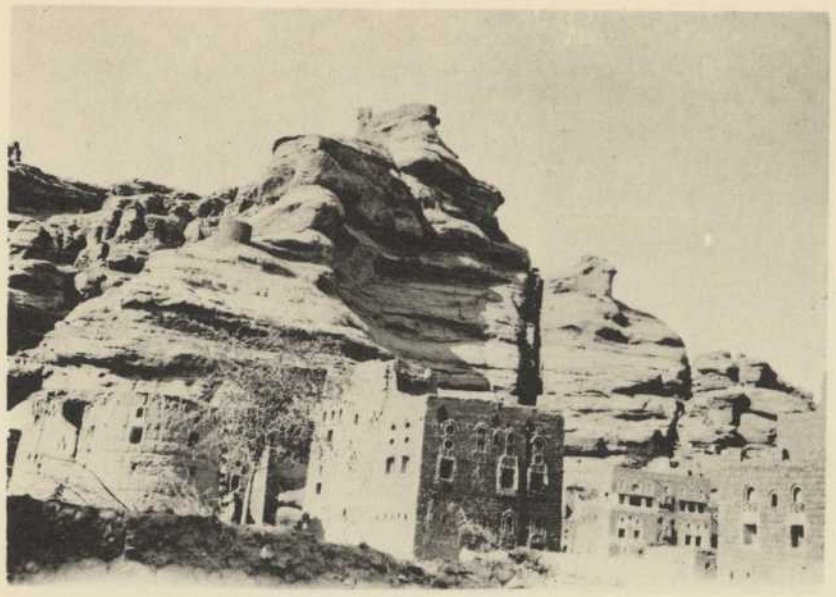
Cliché R. Montagne.

1. — Sanaâ. Vue générale.

Cliché R. Montagne.

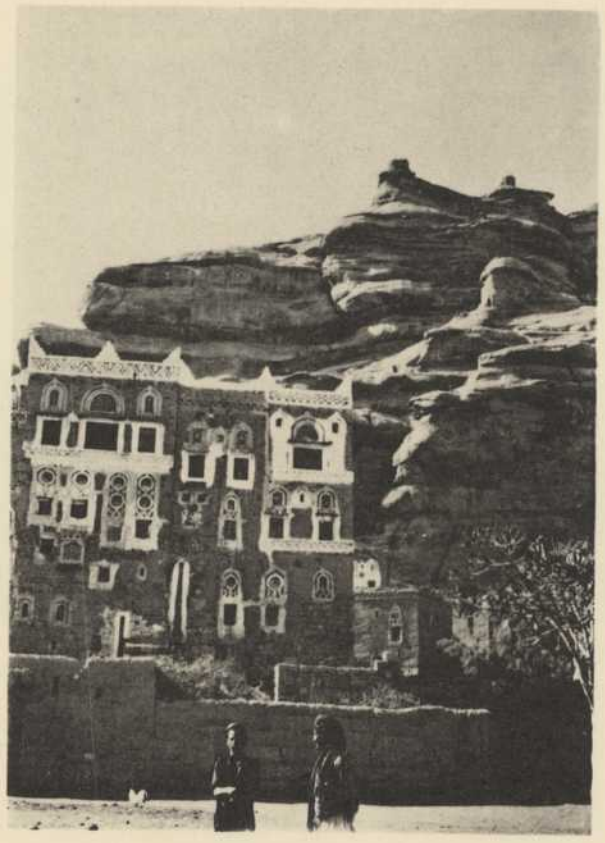
2. — Sanaâ. Maison de notable décorée de cornes de mouflon.

YÉMEN.



Cliché R. Montagne.

1. — El-Wadi. Le village et sa forteresse.



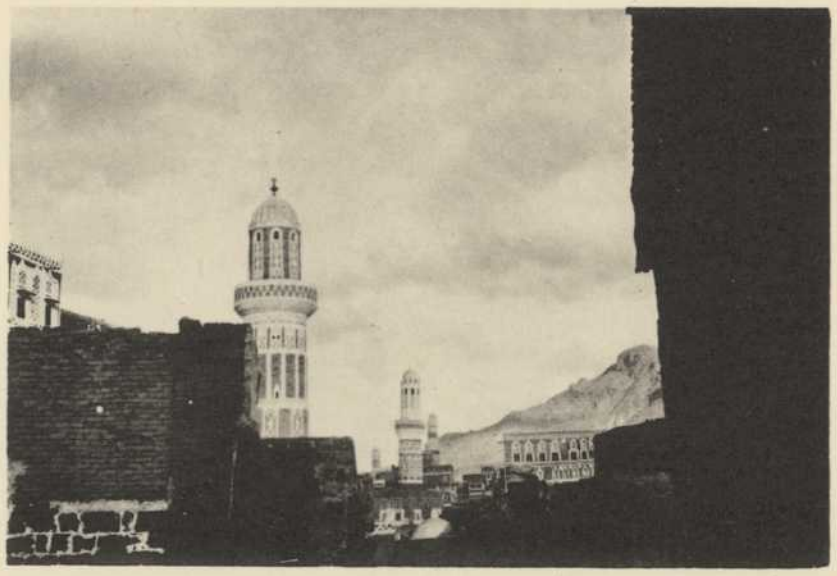
Cliché R. Montagne.

2. — El-Wadi. Maisons de notables.

YÉMEN.

Cliché R. Montagne.

1. — Manakha. Cultures en terrasses.



Cliché R. Montagne.

2. — Sanaâ. Mosquées.

YÉMEN.

Cliché R. Montagne.

1. — Manakha. Vue prise des cultures en terrasses.

Cliché R. Montagne.

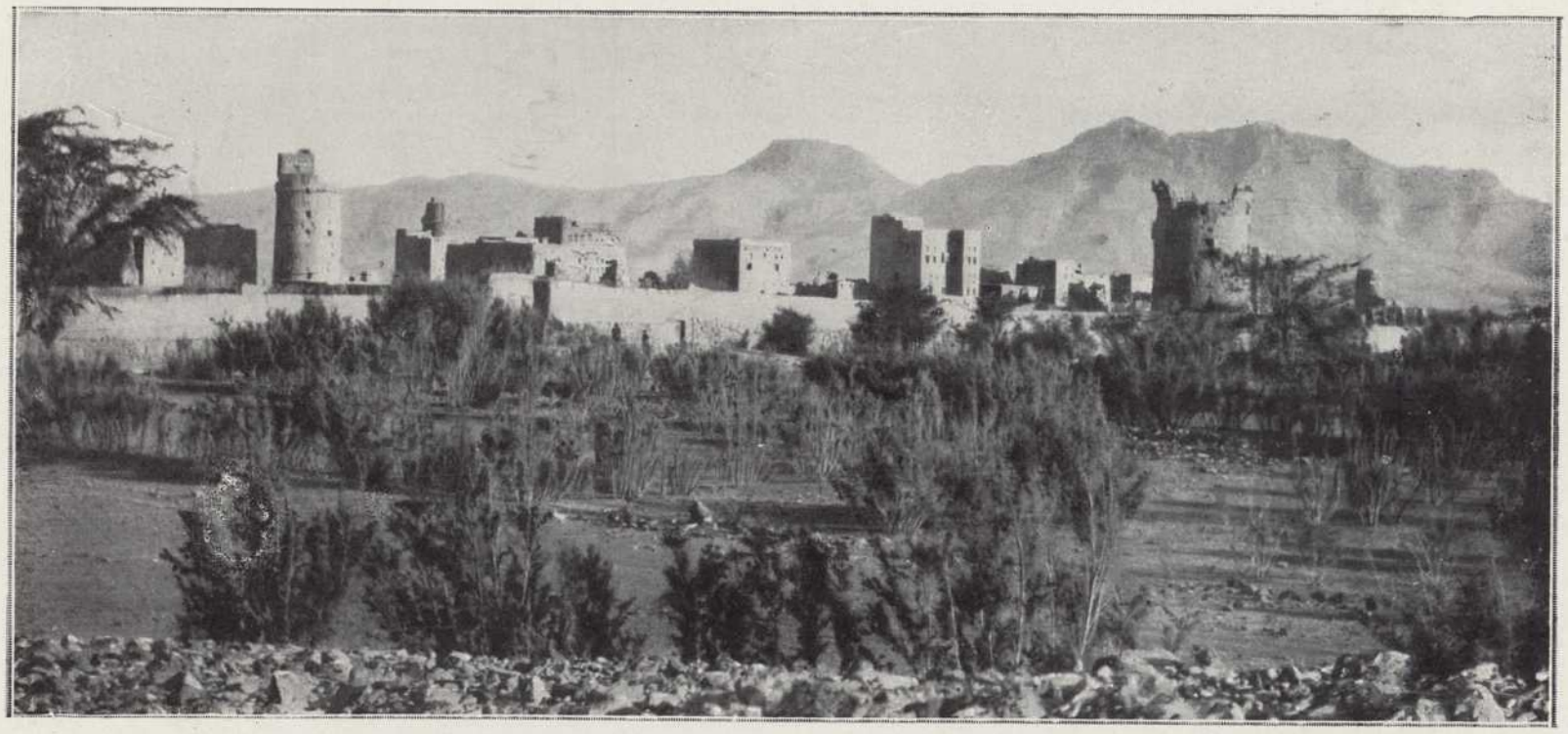
2. — Manakha. Mosquée de tribu.

YÉMEN.

Cliché R. Montagne (*L'Illustration*, 14 juin 1930, p. 254.)

1. — Sur la route de Hodeidah à Sanaâ.

La chaîne côtière séparant le Tihama du haut plateau. Tous les sommets sont coiffés d'habitations à l'allure de forteresses.

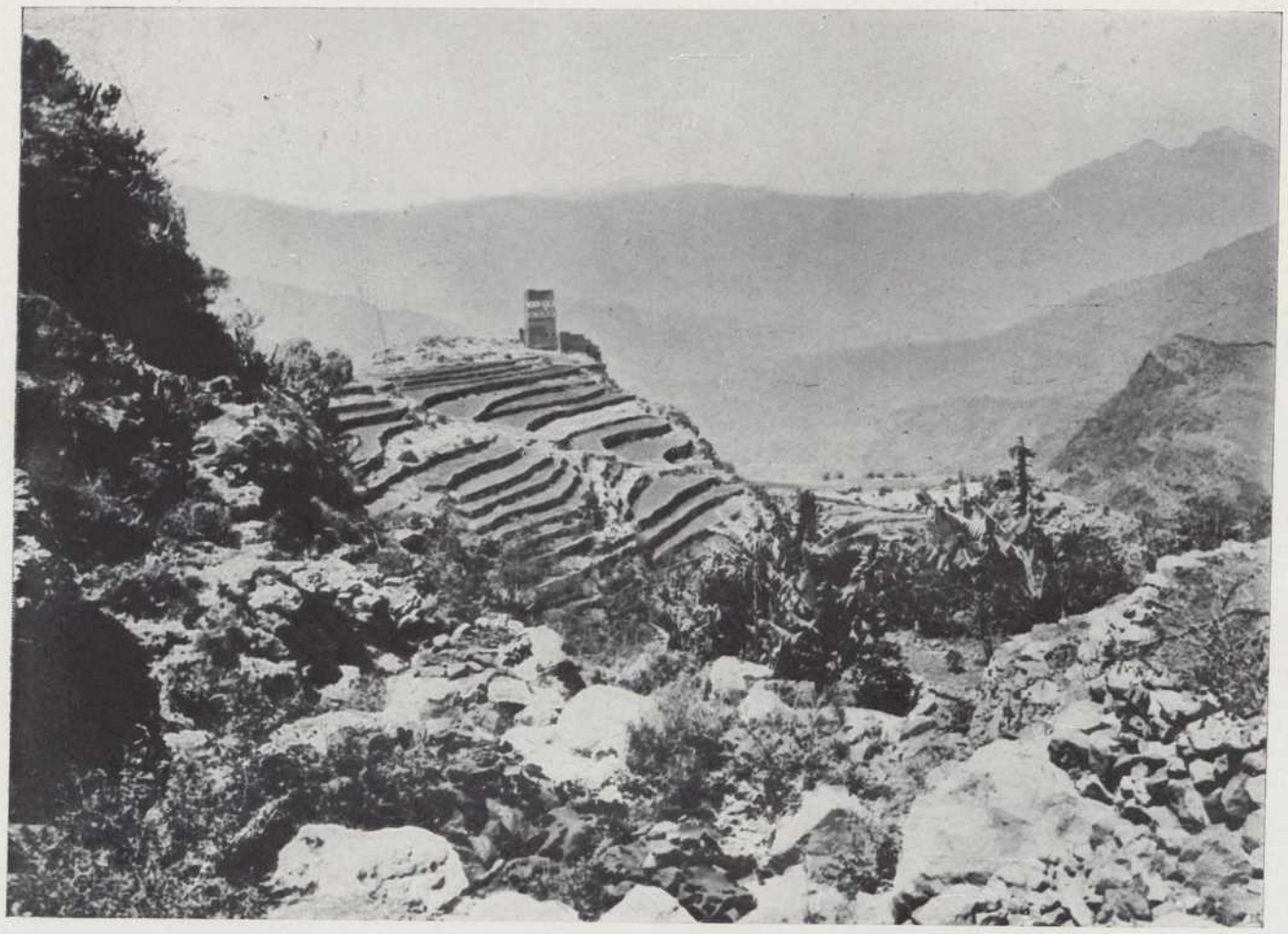


Cliché R. Montagne (*L'Illustration*, 14 juin 1930, p. 260.)

2. — El-Djéraf, à 4 kilomètres au nord de Sanaâ.

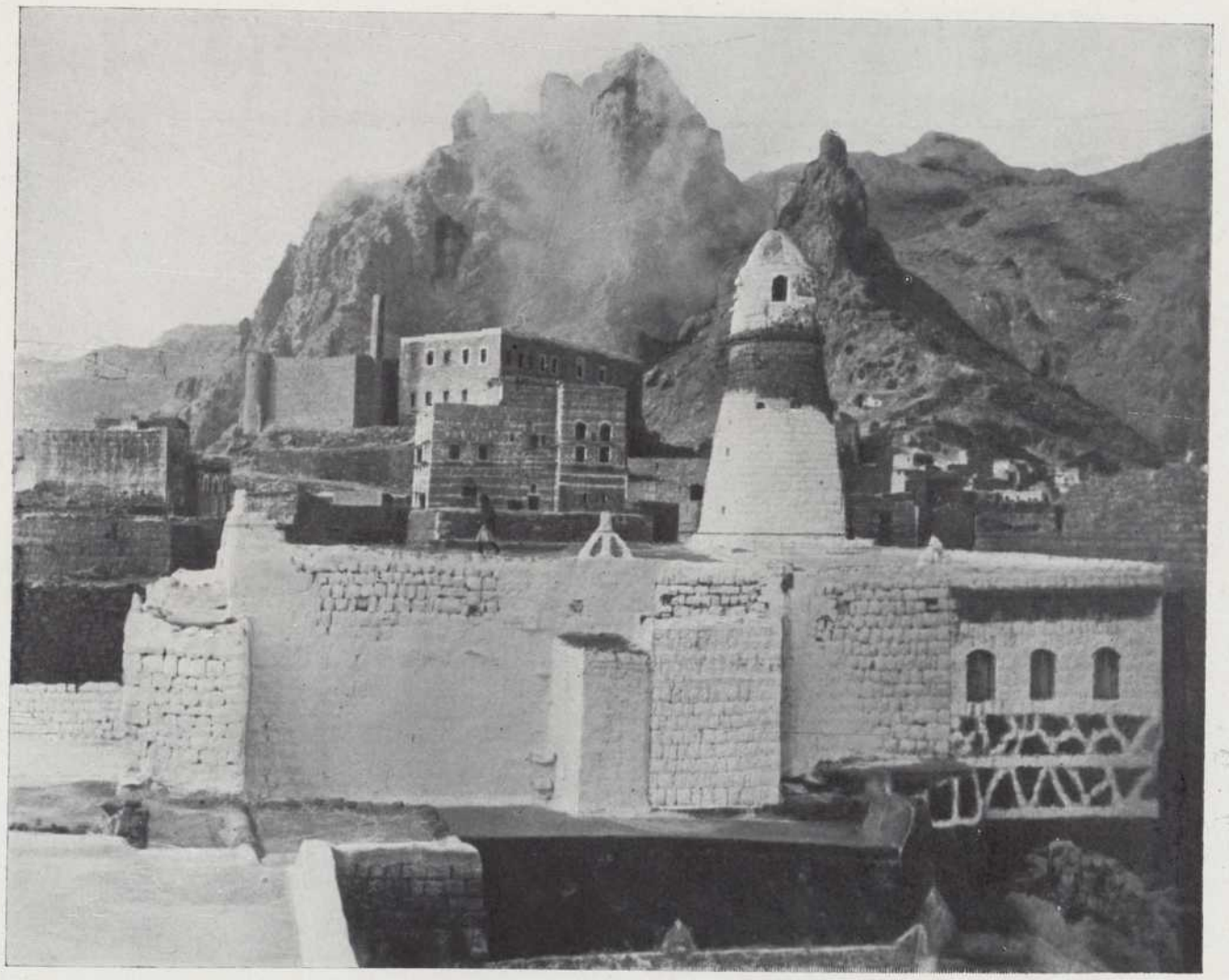
Les constructions carrées élevées au sommet des tours sont des postes de guette.

YÉMEN.



Cliché Lamare.

1. — Manakha. Cultures en terrasses du Djebel Haraz.



Cliché Lamare.

2. — Manakha. La mosquée principale.
(Village à 2350 mètres sur les contreforts du Djebel Shiham, au massif du Djebel Haraz.)

YÉMEN.

Cliché R. Montagne.

1. — Hadjareh, entre Oussel et Manakha.

Cliché R. Montagne.

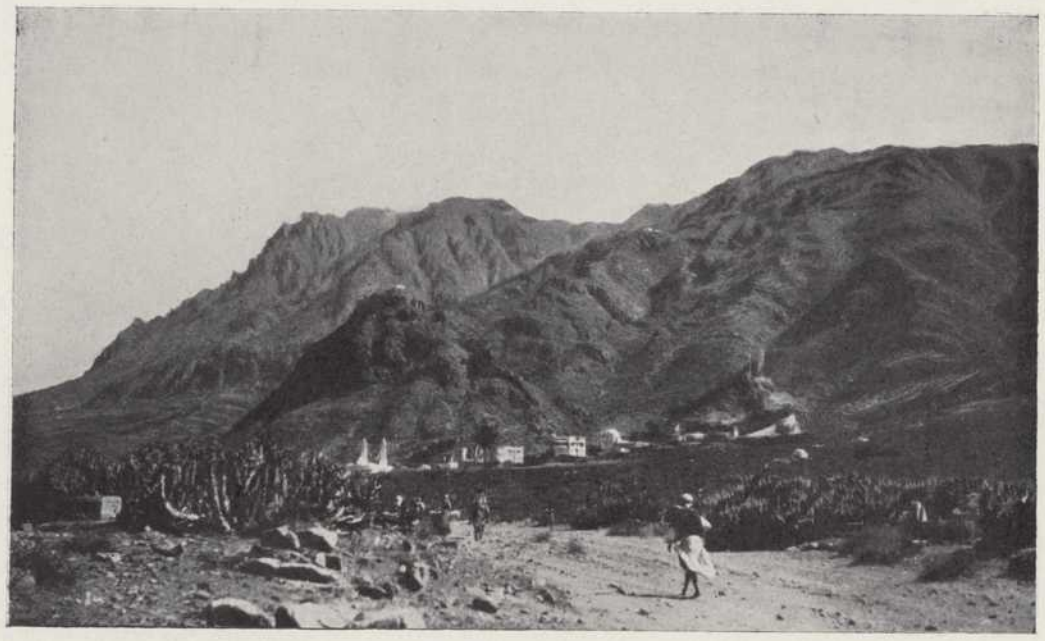
2. — Sanaâ. Au fond, l'ancien hôpital turc, actuellement palais de l'Imam de Sanaâ.

Cliché R. Montagne.

La forteresse d'Attareh sur la route de Hodeidah à Sanaâ.

YÉMEN.

1. — Lacets de la route de Nakh Younlah. Cliché Lamare.



2. — Taiz et le Djebel Saber. (1300 m.) Cliché Lamare.

d'accord et résidèrent ensemble à Zébid ou à Habar, leur centre familial[1], en se spécialisant toutefois, car, sous réserve de l'assistance militaire qu'ils se prêtèrent sans compter et avec une fidélité plus que rare chez des princes régnants arabes, Malik el-Moudjahid gouverna surtout le Tihama, tandis que Malik ez-Zafer se consacrait au Haut-Yémen. Au moment de leur accession conjointe au trône, il leur restait à soumettre Aden, qui gardait un gouverneur rassoulide. La place, ne pouvant compter sur aucun secours, était à qui voulait la prendre. Elle fit l'objet, en 1456, d'un coup de main de la part d'un faux sultan, Ibn Farès, qui gouvernait Sagar ou Saghar[2] et voulait s'emparer de la place par mer. Malik ez-Zafer, au cours d'un rapide séjour à Aden, sut se débarrasser à la fois du représentant de l'ancienne dynastie et du prétendant hasardeux.

Ainsi le Tihama tout entier et la côte du golfe d'Aden étaient à peu près soumis, mais les Tahirides n'étaient pas encore les maîtres de Sanaâ, demeurée entre les mains de l'imam Mohammed en-Nasir[3]. Une série de paix conclues par les tribus avec les Tahirides, à partir de 1457, restent précaires. En-Nasir, en 1458, fait une offensive contre les Tahir; il est battu par Malik el-Moudjahid. En 1459, les mêmes Tahir se sentent assez forts pour lancer leur première frappe de monnaie et faire dire la *Kutba* en leur nom. Mais En-Nasir eut sur eux l'avantage à Rida (?). Battu devant Damar, il doit l'évacuer après trahison du cheikh local Hassan ibn Ibrahim. Malik ez-Zafer s'en empare, tandis qu'En-Nasir se replie sur Sanaâ. Une nouvelle offensive rend Damar à ce dernier. Simultanément, il est menacé sur ses derrières par l'imam Moutaher, maître de Kaukaban (à 50 kilomètres à l'O. N. O. de Sanaâ)[4], qui avait déjà su s'y tailler,

---

[1] Habar est difficile à identifier. C'était probablement une forteresse dans les montagnes, à une certaine distance au nord d'Aden et de Lahadj : peut-être est-ce Zafar (Dafar, Dhofar).

[2] Probablement Shukrah, petite escale à 75 kilomètres à l'est d'Aden. Saghar, Seghir veut dire petit. Le nom peut donc se trouver accolé à beaucoup de localités et est difficile à identifier.

[3] On a vu au tome Ier, p. 174, l'origine du pouvoir de cet imam, qui s'était déclaré à Sanaâ vers 1445 et, pour légitimer son usurpation, avait épousé la fille de la sayyida Fatima, laquelle avait régné de fait sur Sanaâ et Sagda (probablement Saûda, au nord de Kaukaban) en qualité de fille de l'imam En-Nasir, fils d'Ali, fils du vieux Mahdi Mohammed (ci-dessus t. Ier, p. 170, et H. C. Kay, *Yaman*, p. 186).

[4] Kaukaban, forteresse qui joua un grand rôle, perchée sur un rocher, aujourd'hui en ruines et déchue au profit de Shibam, qui est au pied de la même falaise. Voir la carte générale *in fine*. Cette montagne est percée de galeries troglodytiques portant, paraît-il, de nombreuses inscriptions himyarites. Elle servit perpétuellement et dès les temps les plus archaïques, de refuge, de réduit presque inexpugnable. Il en était encore ainsi au début du xxe siècle dans les dernières luttes d'indépendance contre les Turcs.

une dizaine d'années auparavant, une principauté contre le Rassoulide Mouzaffar II Ismaïl. En-Nasir voit s'élever aussi l'imam Ali Hassan, maître du pays de Hamdan, avoisinant Sanaâ au nord-ouest[1] (1461). Derechef, Damar est perdue par En-Nasir qui, au cours d'un nouveau repli au nord de Sanaâ, est capturé par les gens du canton d'Orkob (Kerhab)[2], qu'il croyait fidèles[3]. Il est enchaîné et livré après une négociation compliquée, non au sultan Ez-Zafer, mais à son autre ennemi Moutaher, dans Kaukaban. En ce triste accoutrement, il passa devant Sanaâ, à portée de flèche de son propre palais qui lui restait fidèle, sans que sa femme Fatima pût le délivrer. Mais ses partisans ne rendirent pas pour cela la capitale aux Tahirides; Malik ez-Zafer fit un arrangement avec le captif et acheta, au prix de 50.000 dinars, le droit de faire à Sanaâ une entrée qui ne fut guère durable. En-Nasir mourut captif à El-Arous[4], plusieurs années après. Mais peu à peu les places se rendaient aux Tahirides et les affaires de l'imam périclitaient.

Pendant l'année suivante, Malik el-Moudjahid dut faire campagne dans la région de Zébid (1463) et Malik ez-Zafer fut occupé à intriguer au Haut-Yémen avec l'émir Ali Hassan, chef des Hamdanis, pour attaquer Zi Marmar, place à une trentaine de kilomètres au nord-est de Sanaâ[5], sur les escarpements à l'est du Wadi Kharid, tenue par l'émir Mohammed el-Issa, resté fidèle à En-Nasir,

---

(1) La région des Hamdanites est comprise entre Kaukaban et les environs de Sanaâ.

(2) Sur le Wadi Kharid, à une trentaine de kilomètres en aval de Sanaâ, au N. N. E. Elle figure sur le croquis de Rathjens, *Exploration au Yémen*, p. 141, sous le nom d'*Er-Rehabbe*.

(3) Sans cesse au cours de l'histoire, les possessions des divers partis et des gouverneurs autonomes de Sanaâ restèrent enchevêtrées inextricablement. Le maître de Sanaâ n'en possédait que rarement tous les faubourgs à la fois. A chaque instant des partisans ou des insurgés s'emparaient d'un fort, d'un bastion ou d'une partie de muraille et s'y maintenaient longtemps. Cela explique que plus d'une fois plusieurs princes parurent maîtres de Sanaâ en même temps. La ville, de forme oblongue, se trouva dès une haute époque divisée en deux parties, séparées par des remparts, avec une sorte de couloir entre elles, comme le montre nettement le plus ancien plan correct que nous en ayons, celui de Manzoni, *Il Yemen*, remontant à un demi-siècle (pl. LXXXIV). En effet, le plan de la ville par Niebuhr, dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, reproduit à la planche XXXII du tome Ier, est par trop approximatif.

(4) El-Arous peut être El-Karu, non loin de Sauda. Rien de plus obscur que la façon dont les événements sont racontés par le chroniqueur Yahia.

(5) Zi Marmar est appelée *Djamarmar*, par de Sacy. Il la place à 15 kilomètres de Sanaâ, sur une montagne imprenable par les armes. Elle fut cependant prise une première fois par la famine sous Modhafer le Ghassanide vers 1400 et une seconde fois par Hassan Pacha vers 1580. Cf. l'index géographique *sub* Djamarmar, dans de Sacy, *Foudre de l'Yémen*, à partir de la page 522.

Zi Marmar peut être identifiée comme étant *Husn Dhu Marmar* du croquis de Rathjens, *Exploration au Yémen*, p. 141. Zi désigne de petits villages et s'emploie un peu partout.

lequel émir fut contraint à la soumission. Malik ez-Zafer voulut aussi conquérir le Nord du Haut-Yémen, et, pour encercler Sanaâ, se rendit jusqu'au Djauf, avec peu de résultats. En même temps, au Tihama, une querelle dynastique opposait les deux Taher à un troisième frère, Abd el-Malik ibn Taher, qui, croyant ses jours menacés, prenait la fuite et s'embarquait pour les Indes, en passant par Aden, où d'ailleurs il se réconciliait avec ses frères.

Sanaâ dut enfin accepter — l'étoile d'En-Nasir étant en pleine baisse — des gouverneurs Tahirides, qui furent Mohammed el-Issa, déjà nommé, et Yahia el-Karar. D'ailleurs certaines forteresses tenaient toujours. Sur ces entrefaites, En-Nasir mourut à El-Arous (1464). Son fils En-Nasir (II), sentant pour lui le consensus populaire, refusa d'entrer en arrangement avec Malik ez-Zafer. Les Tahirides furent chassés de Sanaâ et En-Nasir II proclamé sultan et imam. Son règne dura près de 40 ans (1464-1502). Ez-Zafer revint à la charge et fit le siège de la capitale, sans autre résultat que des dégâts aux maisons et aux jardins, arrivant même plus au Nord sous les murs de Zi Marmar (1465). Le siège recommença l'année suivante, toujours sans résultat. Et même En-Nasir se crut assez fort pour récupérer la forteresse de Kaukaban, qui avait fait sa soumission aux Taher. Il y réussit, par suite de l'absence du gouverneur tahiride parti en expédition. Ez-Zafer, arrivant à la rescousse, reprend Kaukaban et se retire sur Zébid d'abord, puis se rend à Aden. Il y apprend le mauvais état de ses affaires dans le Nord et revient à marches forcées (en trois jours, dit-on) dans la région de Sanaâ, où était son armée. A peine arrivé, il se fit tuer devant la porte d'El-Sigma, où était la défense avancée de la ville convoitée (1466).

Désormais En-Nasir redevient le maître effectif de Sanaâ, repoussant en outre les tentatives de toutes espèces faites contre sa capitale, notamment celles de l'émir Ali el-Hemari, gouverneur de Sagda, qui voulut s'en emparer. Ce dernier est tué au combat. En-Nasir doit faire campagne pour reconquérir le Djauf qui refusait le tribut, puis revient dans sa capitale pour y régner. Il l'orne de monuments et fait refleurir pour un temps les arts de la paix. Ses possessions constituent contre les Tahirides un sérieux barrage vers le Nord.

La mort de Malik ez-Zafer entraîna de lourdes conséquences pour Malik el-Moudjahid, déjà fort affairé dans le Tihama tout seul, sans cesse soulevé. Il dut se réfugier à Beit el-Faqih, ville de la plaine au nord de Zébid. Pendant les années 1467 à 1471, le gouverneur tahiride de cette place, Abou Sifian, fut contraint à une série d'expéditions contre les tribus de la plaine maritime.

En 1474, mourut l'imam Moutawakil, qui tenait depuis longtemps Damar, où il avait trahi l'imam En-Nasir (Ier). Moutawakil eut pour successeur son fils

Abdallah, lequel fut rapidement éliminé par les Tahirides. A Sagda se déclare un nouvel imam, le cadi Ila Hag, qui, sans pouvoir conquérir du territoire, sut se maintenir indépendant, et réunit même une petite cour de savants et de lettrés, malgré ses luttes avec des compétiteurs. C'est ainsi qu'un autre imam, Ezz Eddine, avec des troupes étrangères, occupa certaines régions et sut contenir les Ashraf, c'est-à-dire les Chérifs, tribu pillarde aristocratique composée de descendants d'Ali par Hussein, habitant le Bas-Kharid et le Djauf méridional (1475-1476).

Une sorte d'équilibre s'établit, le Nord du Haut-Yémen restant pratiquement hors de l'atteinte des Taher, exception faite de certaines localités; Damar, longtemps indépendante et qui ne reconnaissait pas En-Nasir de Sanaâ, est soumise provisoirement, rongeant son frein, à un gouverneur Tahiride.

En 1478, les intrigues des tribus voisines ont pour enjeu Aden, où résidait Malik el-Moudjahid. Il y meurt cette même année et son corps est enseveli dans sa capitale familiale de Habar[1].

IV. Abd el-Wahab, appelé Malik el-Mansour (1478-1488). — El-Moudjahid, avant sa mort, désigna pour lui succéder son neveu Abd el-Wahab, qui fut proclamé sous le nom de Malik el-Mansour. Le nouveau sultan parcourut le Tihama, cherchant à s'installer à Zébid où s'opposèrent à lui des compétiteurs, notamment Youssouf el-Amer, qui, expulsé, se réfugia à la Mecque auprès du chérif Barakat Ier.

El-Mansour, à peine établi à Zébid, part aussitôt en campagne contre les Beni Hafiz (1479). Vers 1484, Damar, révoltée à la suite des répressions d'El-Mansour, s'insurge à nouveau et, avec l'appui d'En-Nasir de Sanaâ, devient le siège d'une principauté sous un certain imam Mouzaher, qui, avec son fils, y règne pendant seize ans. Au cours des années suivantes, Malik el-Mansour doit batailler contre les tribus côtières, depuis Aden jusqu'au Bab el-Mandeb et à Zébid. Il meurt en 1488 à sa résidence de Habar; il y est enseveli près de son oncle, après avoir comme lui fondé des médressés et favorisé les lettres.

V. Amer ibn Abd el-Wahab, dit Malik ez-Zafer (II) Salah Eddine (1488-1517). — Le fils d'El-Mansour lui succéda sous le nom de Malik ez-Zafer (II) Salah

---

[1] Nous n'avons pas réussi à identifier cette localité.

Eddine et prit d'abord pour capitale Habar, au milieu du soulèvement général de tous ses cousins; pendant les troubles, Habar fut détruite ainsi que sa riche bibliothèque contenant 15.000 manuscrits. Ne pouvant venir à bout de sa parenté, il transigea, abandonnant à ses cousins une partie des revenus d'Aden, place d'ailleurs convoitée à la même époque par plusieurs cheikhs, notamment par le Tahiride Abd el-Baki. La paix ne dura pas. Malik ez-Zafer se vit assiégé dans Habar. A peine dégagé, il marcha contre Damar, dont il s'empara en coup de vent, hors d'état cependant de s'y maintenir plus de quelques jours (1490). En 1491, il séjourna à Zébid, mal soumise. Les années suivantes sont empoisonnées par les soulèvements d'innombrables imams, parmi lesquels Ezz Eddine, El-Hassan, El-Mansour Billah et El-Wasli. Cependant Malik ez-Zafer trouve encore le temps d'écrire des livres, dont plusieurs sont parvenus jusqu'à nous. En 1501, le roi put entrer une fois de plus à Damar et non moins provisoirement. Il voulut assiéger Sanaâ (décembre). En-Nasir aussitôt fit appel à l'imam El-Wasli. Battu, Ez-Zafer préféra la paix (1502). Mohammed en-Nasir, de son côté, fêtait en grande pompe sa victoire sur le Tahiride, lorsqu'il mourut, cette même année 1502, laissant de nombreux monuments édifiés au cours de son long règne, et que les Turcs détruisirent lors de leur conquête de l'Yémen. Ahmed ibn En-Nasir, le frère d'En-Nasir (II), lui succède à l'imanat de Sanaâ sous le nom d'El-Montasser Billah (1502-1504-1506). Il devait, comme tous ses prédécesseurs, avoir la guerre avec les Tahirides.

En 1504, Malik ez-Zafer, décidé à prendre enfin et pour de bon Sanaâ, juste après la visite que venait d'y faire Varthema, comprit la nécessité d'un effort extraordinaire et rassembla, au cours de l'été, 17.000 hommes et 3000 chevaux, armée considérable pour l'époque. Il entre en campagne et fait le siège de la ville. Elle est prise enfin, après six mois de blocus (10 mars 1505). Son commandant, El-Wasli, est capturé, jeté en prison et empoisonné quelques semaines plus tard. El-Mansour Billah de Sanaâ tombe également aux mains d'Ez-Zafer pour mourir captif deux ans après. Le Tahiride possède enfin la capitale du Haut-Yémen, douze ans à peine avant sa propre chute et celle de sa dynastie. Encore lui faut-il se maintenir par des campagnes incessantes, notamment contre les Ashraf, qui pratiquent le brigandage et coupent les routes. Laissant garnison à Sanaâ, dont il ne tient pas d'ailleurs tous les forts, Ez-Zafer rentre dans ses repaires en 1506, au moment même où un nouvel insurgé, Moutawakil Ala el-Lah, se proclame imam et relève le titre ambitieux d'*Émir el-Moumenin*, commandeur des croyants, sans rencontrer partout un accueil favorable à sa prédication politique.

En 1507, et vers la fin de l'année, la chronique de Yahia[1] enregistre le passage sur les côtes de l'Yémen des navires égyptiens de Mir Hussein[2], allant avec ses Circassiens et ses matelots de fortune livrer bataille aux Portugais sur les côtes du Malabar. Les navires font escale à Djizan, en face des îles Farsan, occupent l'île de Kamaran, touchent à Moka et, passant le Bab el-Mandeb, se présentent en amis devant Aden. De là, la flotte se rend aux ports du Guzerate, État musulman dont le sultan était Mohammed Shah el-Khowaresmi[3]. C'est aussi l'année où d'Albuquerque, longeant l'Hadramaout, se présente pour la première fois devant Ormuz (Hazmour) (milieu 1507). Cette nouvelle, aussitôt connue dans tout l'Yémen, y fit grande sensation, car la chronique de Yahia enregistre, peu après, des échanges de cadeaux et messages entre Qansouh el-Ghouri, sultan Mameluk d'Égypte et le Tahiride Ez-Zafer[4].

En 1509, dit la même chronique, sans fournir aucune explication sur les événements, le sultan Tahiride perdit la totalité de sa flotte à l'exception d'un seul bateau et de deux patrouilleurs. Cela signifie qu'elle fut confisquée par Mir Hussein, pour recompléter sa propre flotte, à son retour de Diu, après son désastre naval[5].

Entre 1509 et 1511, le pays est troublé sans arrêt par les agitations intérieures. Ali el-Baghdani, gouverneur tahiride de Sanaâ, dirige de nombreuses expéditions vers le Tihama révolté et dans le Nord, contre le Djauf : partout les tribus conservent leurs places fortifiées et le soulèvement s'étend avec des fluctuations diverses. Malik ez-Zafer, pour alimenter son trésor épuisé par les guerres perpétuelles, n'hésite pas à prélever sur les wakfs et indispose ainsi le monde religieux; son étoile commence à pâlir. Les mécontents n'attendront que l'occasion de le trahir. Elle ne tardera pas à se produire.

L'année 1513 est marquée par la première expédition navale portugaise, dans la mer Rouge, celle du Grand d'Albuquerque, et par la double attaque d'Aden par les Portugais. La chronique de Yahia rapporte sobrement le premier siège de la place et le débarquement des Lusitaniens, ainsi que l'incident des échelles, qu'elle place à sa date réelle, mars 1513[6].

Au point de vue intérieur, le sultan tahiride rencontre pendant cette même

---

(1) Au f° 140 (2).

(2) L'expédition de Mir Hussein est racontée en détail ci-dessus, au chapitre IV, § 9, p. 153 et seq.

(3) On l'a vu plus haut, p. 155.

(4) La campagne de d'Albuquerque en 1507 fait l'objet du chapitre IV, § 5, p. 116 et seq.

(5) Voir au chapitre IV, § 9, p. 157.

(6) Cf. f° 141 (2). Cette campagne est exposée en détail au chapitre V, § 2, p. 178 et seq.

année critique, 1513, autant de difficultés qu'auparavant. Une rébellion, à Sanaâ même, mit en péril l'autorité de son gouverneur El-Baghdani; Malik ez-Zafer dut occuper Sagar; il y plaça comme gouverneur son fils Abd el-Wahab ibn Amer, puis se rendit à Makrana[1] et de là, en 1514, à Sanaâ, où il vexa de diverses manières les habitants, peu disposés à payer de nouvelles taxes. En même temps Sagda se révoltait; malgré la campagne de répression d'El-Baghdani, la ville ne put être soumise.

L'année 1515 vit des soulèvements à Zébid et au Tihama, ainsi que l'attaque des positions tahirides d'El-Doka (?). Abd el-Wahab, d'abord gouverneur de Sagar où il ne réussissait pas, est installé en pompe par son père comme gouverneur de Zébid. Il devait être mêlé aux plus dramatiques événements et finir, dès l'année suivante, sous le sabre des Circassiens d'Égypte.

§ 2. — LA FLOTTE ÉGYPTIENNE ET LA CONQUÊTE DE L'YÉMEN.

MIR HUSSEIN ET SOLIMAN.

La flotte égyptienne, ou plutôt ses débris, après le désastre naval de Diu (1508), avait pris refuge, on l'a vu[2], dans la médiocre rade de Djeddah. Depuis près de huit ans le capitan égyptien Mir Hussein n'osait retourner au Caire, craignant d'y être châtié pour sa défaite sur la mer des Indes, exploitant d'ailleurs le produit des taxes du port dont il était officiellement le pacha. Sa flotte achevait de se décomposer dans l'inaction, mais, à terre, le mameluk n'avait rien négligé pour mettre la ville en état de résister à une attaque.

Le soudan d'Égypte, Ghouri, continuait cependant à s'inquiéter des progrès des Portugais et de la menace qu'ils faisaient planer sur les lieux saints de l'Islam. Il avait appris avec joie l'échec assez retentissant de d'Albuquerque en 1513 devant Aden, ce que prouve l'ambassade de félicitations et de cadeaux qu'il envoya l'année suivante au sultan tahiride de l'Yémen. Le moment lui parut venu d'un second effort naval, pour ruiner la fortune lusitanienne. Une nouvelle flotte fut mise en armement à Suez. Il en donna le commandement à son favori,

---

[1] Petite place mal identifiée près de Rauda, à une vingtaine de kilomètres au nord de Sanaâ.
[2] Ci dessus, p. 157.

le reis Soliman, appelé quelquefois Salaman, ancien esclave turc, longtemps corsaire dans la Méditerranée, aussi énergique que Mir Hussein. L'arsenal de Qolzoum fut remis en état et nous savons par des pèlerins d'Occident se rendant au Sinaï, témoins oculaires, que l'on y était fort occupé à transformer en navires d'importants matériaux de construction acheminés par la voie de terre. Jean Thénaud, d'Angoulême, moine français allant à Sainte-Catherine en 1512, nous dit en effet : « A ce port de Suez, le sultan du Caire faisait construire trente galères pour empêcher le roi de Portugal de plus aller aux Indes, car il troublait par là son trafic des marchandises aromatiques et le pèlerinage de la Mecque : desquelles galères étaient jà six construites et plusieurs chrétiens enchaînés réservés pour sur icelles ramer et naviguer ». La composition de cette flotte et l'armement des navires nous sont connus par Corsali[1]. Elle comprenait six petites galères avec un gros canon à l'avant, un autre à l'arrière et six coulevrines; ainsi que quatorze grandes galères armées chacune d'une trentaine de pièces d'artillerie; l'équipage total représentait bien 6000 hommes, dont 700 renégats, que Corsali appelle des « Mamelouks reniés ». Cet armement avait coûté 800.000 séraphins.

Le reis Soliman devait rejoindre Mir Hussein à Djeddah; les deux capitaines se partageraient la direction de l'expédition contre les places portugaises des Indes, l'un commandant les corps de débarquement et l'autre la flotte. Les navires, une fois achevés et lancés en mer, furent concentrés devant Tor et rallièrent sans incidents la vieille flotte à Djeddah (*Zide*), où Mir Hussein, qui craignait le pire, fut trop heureux d'accepter de collaborer avec le nouveau chef et se mit d'accord avec lui. Leur entente devait durer un certain temps.

La flotte prit donc la direction du sud et s'embossa, vers juillet 1515, à l'île quasi désertique de Kamaran, que les Portugais avaient occupée quelques mois auparavant, un des très rares points d'eau du sud de la mer Rouge pouvant servir de base navale, car les autres îles, à l'exception du groupe de Dahlac, étaient stériles. Mir Hussein, se souvenant de ses expériences de 1508, y commença aussitôt une fortification dans le genre occidental, pour laquelle il ne pouvait guère trouver les matériaux qu'en pillant les misérables rades voisines de la côte yéménite, Djizan (pl. LXXI, 3), Loheia et surtout la douzaine de palmiers de Salif, séparée de l'île par un simple chenal, où il pouvait en outre mettre en coupe réglée des salines fort achalandées, et enfin le port un peu mieux défendu de Hodeidah (fig. 57). Il en vint ainsi à convoiter pour la seconde

[1] *Lettres*, dans Temporal, *De l'Afrique*, t. IV, p. 357.

fois les richesses du Tihama, la partie basse de l'Arabie Heureuse, et ce fut l'origine de son plan de conquête de l'Yémen.

Cette expédition, absolument en dehors de son programme primitif, devait réussir avec une rapidité foudroyante. Les événements qui y conduisirent et les difficultés préalables durèrent une année, du milieu de 1515 au milieu de 1516 : c'est ce qui résulte d'une comparaison attentive des dates, qui prêtent à controverse, en raison de certaines difficultés d'accorder celles des Arabes et celles des Portugais[1].

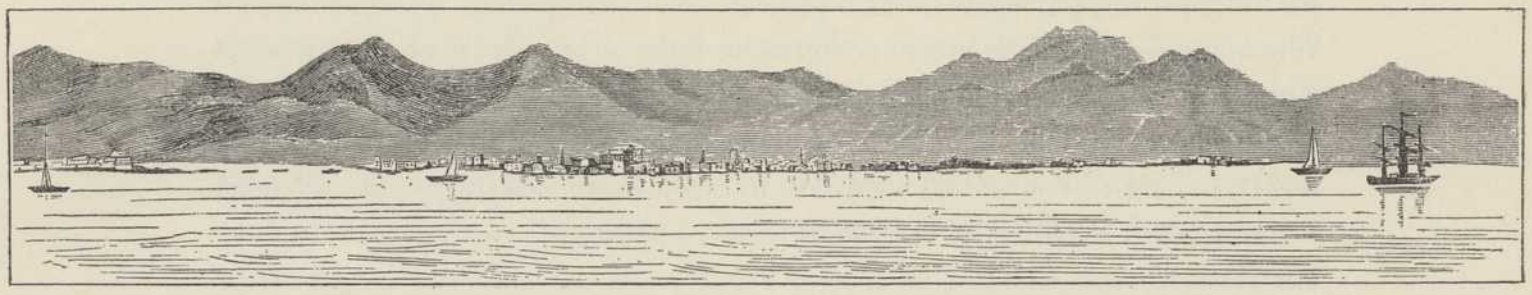


Fig. 57. — Panorama de Hodeidah.
(R. Manzoni, *Il Yemen*, p. 356.)

Les complications ne tardèrent pas à se produire pour Mir Hussein. Les troupes débarquées, manquant de vivres et réduites à une eau saumâtre, énervées par le climat, soumises à des travaux de fortification pénibles et ne touchant pas leur solde, perdirent toute discipline; une partie refusa le travail et se réfugia dans les lieux les moins accessibles de l'île ou passa sur le continent. Manquant de vivres, Mir Hussein envoya des messagers aux autorités du Tihama, et d'abord, à Abd el-Wahab, fils du sultan Tahiride Malek ez-Zafer, qui venait d'être installé par son père comme gouverneur de Zébid. Le sultan, mis au fait des demandes des Égyptiens et mal conseillé par le gouverneur de Sanaâ, l'émir El-Baghdani, refusa tous vivres et tout subside, en insultant les envoyés de Mir Hussein. Il s'attira ainsi la guerre extérieure; en même temps, sa position à l'intérieur n'était rien moins qu'assurée. Ses adversaires et principalement le faux imam Moutawakil, qui jusqu'ici n'avait eu que peu de succès,

[1] Pour l'histoire de la conquête de l'Yémen proprement dit par les Égyptiens, puis par les Turcs, les sources principales sont les chroniques de Kutb ed-Dine et de Yahia, la première traduite par S. de Sacy, *Notices et Extraits*, t. IV, p. 422 et seq. Nous continuons à nous servir surtout de la chronique de Yahia.

et tout le clan des Zaydites, saisirent l'opportunité de ruiner le Tahiride. Ils vinrent s'offrir à Mir Hussein, qui eut vite fait mettre à profit leurs dissensions. Le pacha de Hodeidah (pl. LXXII) refusant toujours les vivres et même le passage des navires de ravitaillement venus de Zeyla, l'envoyé de Ghouri y débarqua 1500 Kurdes et Circassiens et entra en campagne. Les habitants, affolés, s'enfuirent. Hodeidah fut mise au pillage et détruite. Abou Bekr, cheikh de Loheia, comprit la leçon et, faisant cause commune avec l'envahisseur, marcha contre son maître, ainsi que Ezz Eddine, cheikh de Djizan, qui cependant était lié aux Tahirides par la gratitude. L'Yémen ne connaissait encore les armes à feu que par l'attaque des Portugais devant Aden en 1513. Elles firent merveille. Zébid, ville à une journée de la mer, « cité grande, riche et abondante en ressources de toutes espèces », incapable de résister au canon, fut prise en un jour, après avoir reçu quelques boulets, objet d'émerveillement et de terreur, et subit un pillage en règle (21 juin 1516)[1]. Abd el-Malek, frère du sultan Tahiride, put s'échapper à temps, mais son fils Abd el-Wahab, grièvement blessé, mourut dans sa fuite. Mir Hussein resta moins d'un mois à Zébid, occupé à pressurer ce qui restait de population. Ses troupes indisciplinées violèrent, brûlèrent. Après quelques semaines à peine de cette campagne aux succès étourdissants, le général égyptien, appelé par la grande tâche qu'il avait assumée contre le Portugal, regagna la côte et se rencontra au port d'El-Boqa[2] avec son acolyte le reis Soliman. On se répartit les tâches. La conquête du Haut-Yémen, dont la difficulté n'apparaissait pas encore clairement (et qui n'était nullement au programme primitif), fut confiée à Bars Bey (le chroniqueur Yahia l'appelle *Bahbarash*[3]). Mir Hussein et le reis Soliman prirent leurs dispositions pour la continuation de la campagne. Comme la flotte égyptienne envoyée aux Indes avait besoin d'une base navale que, seule, Aden pouvait fournir, la conquête du fabuleux emporium, qui d'ailleurs s'offrait comme un fruit mûr, fut décidée. On évacua l'île de Kamaran, probablement vidée de toutes ses ressources. On décida aussi de se procurer des vivres frais sur la côte de Berbera. Zeyla ne paraissait pas de taille à se défendre. Son roitelet, pressé de se débarrasser de visiteurs aussi exigeants,

---

(1) C'est la date que donne Kutb ed-Dine : Djumada 922 = 21 juin 1516 : voir la traduction de Sacy, *loc. cit.*, p. 423. C'est aussi la date donnée par la chronique de Yahia, f° 142 *b* (2) et rien ne la contredit.

(2) Probablement à l'embouchure du Wadi Zébid; cette escale ne figure plus sur aucune carte moderne, mais on la trouve sur la carte de d'Anville de 1760.

(3) Ou Kothba Eddine Barsebaï, un mamluk Tcherkesse de Mir Hussein.

fournit sans hésiter, dans la mesure de ses moyens, des approvisionnements et des rameurs pour les galères.

Mir Hussein et Soliman, de concert, disposant de 22 voiles, ne surent pas assurer le secret de leur opération. Quand ils parurent devant Aden, les nombreux navires marchands en escale, alertés dès la veille, avaient eu le temps de s'échapper : le reis Soliman, fâché de perdre de telles proies, se mit à leur poursuite, ne rattrapant toutefois qu'une seule voile de la flotte du Guzerate. Avec 1200 hommes de débarquement et de l'artillerie, les deux associés commencèrent un siège en règle et battirent la muraille pendant quinze jours. A leur surprise, la ville résista, donnant à Malik ez-Zafer le temps de venir à la rescousse. Les assaillants, à court de souffle, durent reprendre la mer (août 1516)[1]. Privés par cet échec du point d'appui espéré pour la continuation des opérations contre Diu, ils rallièrent Kamaran avec un maigre butin, et, de là Djeddah, où, ayant radicalement échoué dans leur tentative d'arrêter l'expansion des Lusitaniens vers la mer Rouge, ils étaient loin de s'attendre à être poursuivis eux-mêmes.

La campagne terrestre pour la conquête de l'Yémen fut menée énergiquement par Bars Bey. C'était une œuvre de longue haleine ne dépendant des événements sur mer que pour le ravitaillement. Il y fallut deux ans. Le sultan Malik ez-Zafer, rentré par surprise à Zébid, ne put s'y maintenir et se réfugia à Sagar[2] (1516). En même temps Bars Bey avait occupé Mouza, dont les défenseurs ne pouvaient tenir contre les arquebuses. Elle fut détruite, comme les autres villes prises, bien qu'elle se fut rachetée. Taïz (*Taesa*) (pl. CI, 2) fut enlevée presque sans combat; les forces yéménites l'avaient abandonnée. Peu à peu les villes importantes du Tihama étaient tombées aux mains des Égyptiens (fin 1516); la campagne se poursuivit dans la montagne. Une négociation de paix s'engagea entre le Tahiride et l'envahisseur.

L'année 1517 devait voir la fin de la dynastie Tahiride. Délogé de Sagar et de Hibb, et pourchassé de refuge en refuge, le dernier sultan indigène dut se replier vers Sanaâ et plus au nord. Son harem fut capturé à Makrana, au nord de sa capitale. Bars Bey le poursuivit toujours plus loin, jusqu'au Djauf et dans les sables du Nedjran (Hadjara). Mais le Tcherkesse tomba lui-même dans une embuscade que lui tendirent ses propres gens et fut assassiné (juillet 1517). L'armée égyptienne se choisit pour le remplacer un certain Eskander ibn Mohammed,

---

[1] C'est la date donnée par Kutb ed-Dine.

[2] Il semble qu'il s'agisse ici d'une place entre Kaukaban et Amran.

qui reprit aussitôt le projet de s'emparer de Sanaâ, tenue toujours fortement par l'armée tahiride d'El-Baghdani. Le sultan et son frère vinrent s'opposer à l'avance des Mameluks. Abd el-Wahab fut tué. Malik ez-Zafer se réfugia à Zi Marmar, une place dont il a déjà été question, dans la montagne. Il se fit capturer par ses compatriotes. Livré traîtreusement aux Circassiens, Eskander le fit décapiter. « Son corps fut abandonné dans la poussière, où la foule le piétina, comme s'il n'avait pas été ce roi tant redouté et sur la tête duquel claquaient les étendards et les oriflammes[1]. » C'était le 30 de Rabi el-Awal 923 H. = 7 avril 1517. La plupart des membres de sa famille furent mis à mort et leur tête promenée sur les remparts de Sanaâ, jusqu'à ce qu'El-Baghdani signât sa capitulation et ouvrît aux envahisseurs les portes de la ville, laquelle n'en fut pas moins pillée. Elle subit le sort des autres places de l'Yémen : violences et incendies. Il s'en fallait que la résistance fût épuisée. La dynastie officielle laissait des rejetons réfugiés dans les montagnes et toujours prêts à manifester leur vitalité. L'un d'eux put garder Aden jusqu'en 1538. Il restait aussi à réduire les innombrables révoltes fomentées par les prétendants et les imams qui se levaient.

Parmi ces derniers, nous voyons apparaître l'imam Chérif Eddine (*Sharaf ibn Chafei*)[2], qui, commençant une carrière extraordinaire prolongée jusqu'en 1558 et fondant une dynastie de la famille Yahia, occupait Tala[3], où il sut se maintenir envers et contre tous, et même se créer un royaume, auquel il devait joindre Sanaâ elle-même. Les Circassiens firent en vain le siège de sa place forte. Au moment de la prendre, ils durent abandonner leur plan, tout décontenancés à la nouvelle de la mise à mort de leur maître, le sultan El-Ghouri.

Il nous faut en effet jeter un regard en arrière sur la situation de l'Égypte.

---

(1) Ce prince, fort doué et ami des lettres, avait eu toute sa vie maille à partir avec les ulémas, les Faqih, parce qu'il abusait de son pouvoir sur les wakfs, ce qui lui aliéna beaucoup de ses sujets parmi les plus influents. Aussi sa chute fut-elle considérée comme une punition de Dieu.

(2) Chérif Eddine, qui fait ici son apparition dans l'histoire yéménite, eut un grand rôle comme imam jusqu'à sa mort en 1558. Avec son fils Moutaher et les fils de ce dernier, cette courte dynastie gouverna le royaume ou imanat de Sanaâ, de 1517 à 1585, malgré les pachas turcs de l'Yémen.

Chérif Eddine appartenait à un rameau de la famille Zaydite de Yahia, descendant d'Ali par Hassan, qui avait fourni la dynastie des Rassites de Sanaâ (893 à 1300). Il paraît être le même que l'imam connu sous le nom de Moutawakil Allah Yahia, dont l'histoire est racontée par un manuscrit du British Museum (Or. 3731), malheureusement non traduit. Cf. sur les principaux imams Alides, le tableau généalogique (approximatif) de H. C. Kay, *Yaman*, f° 14, p. 302 et aussi p. 322; et sur la dynastie Rassite, celui de Lane Poole, *Mohammadan Dynasties*, p. 102.

(3) Appelé aussi Tulla, Tela, Thela, Talut, Dhalut, dans la vallée du Wadi Laah, à l'ouest de Kaukaban, et au nord de Tawila.

Depuis 1512, Sélim Ier régnait sur les Ottomans. Les considérables États du soudan le tentaient. Il estima ce dernier incapable de les lui disputer. Le mameluk d'Égypte, voyant l'orage, prit les devants et malgré ses quatre-vingts ans révolus s'élança vers son destin. Parti à la rencontre de son adversaire dans la Syrie du Nord, il fut tué près d'Alep (automne 1516); Damas fut occupée par les Turcs presque aussitôt après.

Les Mameluks élurent pour succéder à El-Ghouri, Touman Bey, prince d'un caractère indomptable qui, à la tête de ses troupes, voulut barrer le passage aux Turcs dans le désert de Palestine. La rencontre eut lieu en décembre 1516 près de Gaza. Les Égyptiens furent écrasés. Sélim, quittant Damas, pénétra en Égypte dans les premiers jours de 1517. La bataille finale fut livrée au pied du Mokattam, devant le Caire, le 22 janvier. Les meurtres, les trahisons, les violations de la foi jurée se succédèrent. Sélim prit possession du Caire, où il pratiqua un massacre en grand. Il fit crucifier Touman Bey, dernier sultan mameluk circassien d'Égypte, tombé en son pouvoir après une lutte à mort devant Giseh (13 avril 1517). Le nouveau maître ne quitta sa conquête qu'en septembre de la même année, emmenant avec lui le dernier khalife de la maison d'Abbas, dont l'aïeul avait conféré au grand Bajazet le titre de sultan[1]. Ainsi l'exécution du Tahiride Malik ez-Zafer et celle de Touman Bey, sans relations entre elles, se produisirent à une semaine d'intervalle. Les deux dynasties de l'Yémen et de l'Égypte succombèrent en même temps.

On va voir le sort de la dernière conquête de la dynastie expirante des Mameluks du Caire. Elle profita aux Turcs. Les généraux de Ghouri n'avaient disposé pour la campagne de l'Yémen que de 1000 arquebuses, armes nouvelles, mises à leur disposition, non pour soumettre des provinces musulmanes autonomes, mais pour faire la guerre aux Portugais et les attaquer jusque chez eux, aux Indes[2].

---

[1] Voir le récit de la conquête de l'Égypte par Sélim Ier dans J. de Hammer, *Hist. de l'Emp. Ottoman depuis les origines jusqu'à nos jours*, trad. franç. par J. Heller, 1836, dernier chapitre du tome IV.

[2] Telles sont les conclusions de Dayba, l'historien de Zébid. Voir au tome Ier, p. 160. Cf. aussi H. C. Kay, *Yaman*, p. 237, en note; les sources indiquées par cet auteur sont confirmées par Corsali.

§ 3. — L'YÉMEN DANS LES PREMIÈRES ANNÉES DE LA CONQUÊTE TURQUE (1517-1538).

I. — LES PACHAS DE L'YÉMEN.

PREMIÈRE CONQUÊTE DE L'YÉMEN.

I. Pachas Circassiens Égyptiens :

Mir Hussein. } Reis Soliman }	... première conquête de l'Yémen	milieu 1515-milieu 1516
Bars Bey	au nom du soudan d'Égypte	1516
Ramadan	*idem*	1517
Eskander	*idem*	1517

II. Pachas Turcs :

Eskander	au nom du sultan de Turquie	1517-1519
Hussein Beylak ou le Roumi		1520-1525
Mustapha le Roumi, occupant de fait		1525
Khaireddin		1525
Mustapha		1525
Reis Soliman		1525-1526
Eskander Mouz (pratiquement indépendant)		1527-1536
Le fils du précédent, et son vizir Ahmed le Pilote (pratiquement indépendant)		1536-1539

II. Les Turcs se substituent aux Égyptiens. — Donc les Égyptiens faisaient le siège de Tala, quand ils apprirent la conquête de l'Égypte par les Turcs et la substitution, au Caire, de la dynastie des Ottomans à celle des Mameluks. Ni Ibrahim, ni aucun de ses acolytes n'avaient l'envergure de fonder une dynastie personnelle sur le modèle de ce qu'avait fait autrefois, vers 1170, Touranshah, frère du grand Saladin[1]. De qui dépendaient-ils désormais? où demander les renforts qui s'avéraient indispensables? A quel maître rapporter et rattacher leur conquête? De pauvres rivalités de commandement se produisirent. A Eskander s'opposa l'émir Ramadan. Tous deux firent à l'envi acte de soumission au nouveau seigneur turc. C'est Eskander que choisit Sélim pour le confirmer dans la charge

[1] Ci-dessus au tome Ier, p. 166.

de gouverneur de l'Yémen, ou plutôt de Zébid. Toutefois, la reconnaissance de son autorité par le padichah ne suffisait pas. Il fallait encore se maintenir dans la place. La substitution des pachas circassiens du Tihama aux gouverneurs tahirides ne changea rien au jeu perpétuel des imams, et ne fit qu'accroître le nombre des révoltés en augmentant celui des combinaisons politiques. Un nouveau personnage s'éleva sur les débris de l'ancienne dynastie, celui qui avait été le défenseur de Tala au nom des Tahirides, l'imam Chérif Eddine[1]. Appuyé sur son fils Moutaher ibn el-Moumenim, un très bon général, énergique et intelligent autant qu'implacable, le nouvel imam commença alors cette extraordinaire carrière politique qui ne devait prendre fin qu'en 1538, et fonda à Sanaâ un nouveau royaume, toujours précaire d'ailleurs. Ces innombrables intrigues créèrent, aux pachas de la Porte, de tels embarras que la première conquête égypto-turque resta pratiquement nominale.

Dans leur désarroi, les troupes occupantes ne surent pas garder Sanaâ. Avant la fin de l'année même de sa conquête, la ville avait recouvré son indépendance entre les mains de l'imam Moutaher ibn Abdallah, auquel s'opposa quelque temps le seyd Abdallah. Tout de suite après, l'imam Chérif Eddine en est le maître. En même temps, un prince tahiride sorti d'une cachette, Amar ibn Abd el-Malek, se fortifiait à Damar, ce que le nouvel imam de Sanaâ, âpre à jouer sa partie personnelle, ne voulut pas admettre. Il fait la guerre au revenant de l'ancienne dynastie, l'expulse, s'installe à sa place et reprend aussi Kaukaban. Dès 1518, les Circassiens ont pratiquement disparu du Haut-Yémen. L'imam élargit ses possessions autour de son centre Tala, assiège Mad (?), qui appartenait à Ibn el-Moayad, et fait la guerre à l'émir Mohammed ibn Ahmed. Il n'hésite même pas à entrer en lutte contre les Ashraf du Djauf et les Hamdanis, voisins de Sanaâ. Encore un prétendant tenta inutilement sa chance, l'imam Mohammed ibn Ahmed el-Hadi! S'installant définitivement à Sanaâ, Chérif Eddine répara quelques-uns des dégâts causés par le siège des Circassiens et reconstruisit notamment la mosquée d'El-Azhar. Son régime s'appuya sur les talents militaires bien établis de son fils Moutaher, auquel il adjoignit plus tard ses autres fils Chems Eddine, Ezz Eddine, et Chérif Eddine, jusqu'à ce que, la discorde se mettant entre eux comme on le verra, les frères ruinassent l'État si péniblement construit par leur père.

L'action des conquérants circassiens-turcs, presque nulle dans la montagne, était plus forte au Tihama; mais, dès l'année suivante (1519), le pacha du

---

[1] Voir ci-dessus, p. 236, n. 2, ses origines et sa filiation.

Caire[1], dont releva désormais directement la mer Rouge, avait décidé de s'intéresser à l'Yémen. Il chargea d'y faire régner la puissance ottomane un certain Hussein le Roumi (que le chroniqueur Yahia appelle Hussein Beylak). Cet autre renégat, décoré du titre de *sandjak* ou préfet de Djeddah, trouva, à son arrivée dans le port de la Mecque, les débris de l'ancienne flotte égyptienne de l'Inde, dont l'armement, quoiqu'en piteux état, n'était pas inutilisable. S'appuyant sur ces éléments et apprenant qu'Eskander venait d'être assassiné, il fit force de voiles jusqu'à l'Yémen encore incertain de son sort. En effet, un candidat, Kemal, intriguait dans le même temps auprès de Soliman le Magnifique (successeur de Sélim, mort en janvier 1520) pour obtenir la charge de pacha de Zébid devenue vacante par la mort d'Eskander. Sur place même, Ramadan restait maître de Taïz. Un soulèvement le fit disparaître à son tour. Hussein le Roumi trouva donc le terrain déblayé (1520). Arrivé à l'île de Kamaran, où, s'il faut en croire certains auteurs, les Portugais avaient laissé un petit établissement, il

---

[1] Les sultans de Constantinople ne résidèrent jamais au Caire, mais ils donnèrent le gouvernement de l'Égypte à un pacha qu'on désigne d'habitude sous le nom de pacha du Caire ou de pacha d'Égypte.

Liste des pachas ou gouverneurs d'Égypte jusqu'à 1575, d'après J. de Hammer, *Histoire de l'Empire Ottoman*, t. III, p. 794 (orthographes modifiées) :

Sous Sélim Ier.

Khairbeg le Tcherkesse	25 août 1517 † 29 septembre 1522

Sous Soliman le Magnifique.

Mustapha Pacha	déposé le 27 mai 1523
Kassim Pacha (1re fois)	déposé le 30 juin 1523
Ahmed le Traître	exécuté février 1524
Kassim Pacha (2e fois)	déposé mars 1525
Ibrahim le Grand Vizir	rappelé 14 juin 1525
Soliman Pacha le Couturé (1re fois)	déposé 7 janvier 1526
Khosrew Pacha	déposé 10 décembre 1536
Soliman Pacha le Couturé (2e fois)	rappelé 8 juin 1538
Daoud Pacha	mort 11 avril 1549
Ali Pacha le Gros (plus tard Grand Vizir)	rappelé 5 janvier 1554
Dukahin Mohammed Pacha	déposé 5 mars 1556
Iskander Pacha	déposé 8 mai 1559
Lala Chahine Pacha	déposé 26 janvier 1564
Ali Sofi, le Sage	déposé 26 avril 1566

Sous Sélim II.

Mahmoud Pacha	fusillé 26 décembre 1567
Sinan Pacha (1re fois), puis mis à la tête de l'expédition de l'Yémen	13 décembre 1568
Le Tcherkesse Iskander Pacha	24 juin 1571
Sinan Pacha (2e fois), après la conquête de l'Yémen	2 mai 1573
Hussein Pacha	déposé 13 janvier 1575

s'en empara et fit quelques prisonniers[1]. En une année, il fut le maître de Zébid et de Taïz. Ce succès lui valut la confirmation, par le pacha du Caire, du gouvernement de l'Yémen. La charge lui resta jusqu'à sa mort en 1525, alors qu'il était sur le point de tomber en disgrâce. Il laissa aux populations un souvenir moins atroce que la plupart des autres pachas de l'Arabie Heureuse. Trop occupé à batailler avec les tribus de la plaine, il ne tenta pas grand effort contre le Haut-Yémen. Cependant, les petites garnisons circassiennes du plateau se heurtaient partout à l'imam Chérif Eddine, notamment dans la région de Tala. Le prince de Sanaâ, comme le pacha turc, fut en butte, entre 1522 et 1524, à toutes les compétitions. Il dut lutter contre le prince tahiride Abd el-Malek, sortit vivant d'une terrible épidémie de peste en 1525 et combattit les Ashraf, tribus septentrionales.

En mourant, Hussein le Roumi avait désigné comme son successeur dans le Tihama un certain Mustapha le Roumi, également renégat, qui ne fut pas agréé au Caire, à cause des intrigues du reis Soliman, dont le rôle était resté effacé depuis qu'une huitaine d'années auparavant il avait assassiné Mir Hussein (1517)[2] et fait peu après sa soumission au sultan Sélim Ier. Soliman fut nommé capitan pacha et chargé probablement de mener une flotte contre les Portugais des Indes. Ceux-ci du moins en eurent le sentiment. Mais il n'alla pas si loin. Comme il était en même temps pacha de Djeddah, il y fit, au cours de 1525[3], une station désastreuse pour les habitants. Il pilla les bazars et s'appropria, censément pour les besoins de sa campagne, une partie du tribut de la Mecque. Puis il descendit vers le sud et s'arrêta à Kamaran, où il chercha à relever la forteresse créée par Mir Hussein peu d'années auparavant et détruite par Lopo Soarès en 1517[4]. A l'aide de cette base navale, il chercha à conquérir l'Yémen, ou du moins le Tihama, pour son compte propre, entamant la lutte contre Hussein le Roumi : une campagne des plus confuses s'en suivit. Malgré ses troupes fraîches, Soliman ne put, pas plus que les autres émirs, se maintenir à Zébid, tous étant contre tous. A la fin Soliman réussit à prendre l'ascendant. Aussitôt il se proclame

---

(1) Cf. S. de Sacy, *Foudre de l'Yémen*, p. 431. Cette information est des plus douteuses. Kamaran, occupée pendant plusieurs mois par d'Albuquerque en 1513, puis par Lopo Suarès en 1517, ne paraît pas même avoir été visitée par Lopez de Sequeira lors de la troisième campagne portugaise dans la mer Rouge en 1520, qui est contemporaine de l'arrivée de Hussein. Aucun témoin ne nous parle d'un établissement portugais permanent à Kamaran.

(2) Voir plus bas, p. 268. Il n'est pas tout à fait certain qu'il s'agisse du même personnage, mais c'est probable.

(3) Date un peu incertaine.

(4) Voir ci-dessous, p. 272.

indépendant du Caire et de Constantinople. Ainsi la tradition tendait à s'établir que l'Yémen devenait une possession personnelle du nouveau pacha, et c'est le caractère que garda jusqu'à la seconde conquête turque de 1539 la forme du pouvoir théoriquement ottoman installé à Zébid. Cela ne veut pas dire que Constantinople et le Caire ne tentèrent pas de réagir! Contre le reis Soliman, la Porte dépêcha Khaireddine, que le pacha du Caire munit d'une flotte de 20 galères et de 5 galiotes construites à l'arsenal de Suez et montées par de la troupe. Le procédé classique de l'assassinat réussit. A la fin de 1526 [1], Soliman tombait sous les coups de Khaireddine. Le même accident advint à l'assassin, auquel un certain Mustapha, neveu de Soliman, également renégat, fit subir la loi du talion. Ce Mustapha avait pris Zébid. Sentant qu'il ne pourrait s'y maintenir, il quitta en hâte les lieux de son attentat, et après une station à Kamaran, prit refuge aux Indes, dans les États de Behadir Shah, le sultan musulman du Guzerate (1529-1530) [2]. Il était accompagné, dans sa fuite, du sous-capitan Khodja Zaffar, non moins renégat, et d'origine italienne. Nous retrouverons ces deux personnages sous les noms respectifs de Roumi Khan et de Khodavend Khan, poursuivant aux Indes une seconde carrière comme gouverneurs Guzeratis de Diu et de Surate jusqu'en 1538-1539.

Dans le Haut-Yémen, l'imam Chérif Eddine restait le maître de la situation et empiétait même sur ses voisins. Il reprit notamment Sagar à Abd el-Malek, qu'il mit à mort. Il chercha à extirper les descendants tahirides, et dans leur pays d'origine fit un grand butin (peut-être exagéré par les chroniqueurs) des trésors que la famille du sultan Malik ez-Zafer avait cachés à El-Qared; il prit le Khaulan où son fils Moutaher fit subir un odieux traitement à la population. Il conquit Sagda les années suivantes et, l'ayant fortifiée, y fixa une de ses résidences. Moutaher recommença l'éternelle et inefficace campagne de répression contre les Ashraf, qu'il harassa jusque dans leurs repaires les plus éloignés au mihlaf Nedjran [3].

Vers 1534, tout le Haut-Yémen lui obéissait, à de rares localités près. Il voulut alors reprendre Aden, où s'était fortifié le prince tahiride Amer ibn Daoud, dernier régnant de cette famille infortunée. En 1535, le siège d'Aden commença, mais sans succès. Chérif Eddine nourrit alors le projet ambitieux d'expulser

---

(1) Peut-être seulement en septembre 1528.

(2) C'est celui que les écrivains portugais appellent Badur; sur sa fin tragique, voir De Barros, *Da Asia*, dec. IV, l. 8, ch. 5. Cf. aussi de Sacy, *Foudre de l'Yémen*, p. 436.

(3) Mihlaf veut dire canton, coin de pays.

le pacha turc de Zébid. Dans le Tihama, le pouvoir avait passé en fait, dès la fuite de Mustapha (1527), à l'émir Eskander ibn Souli, dit aussi Eskander Mouz[1], qui n'avait d'ailleurs pas reçu l'investiture du Caire. Tout en reconnaissant le sultan de Constantinople, il s'arrogea le titre de *Protecteur de la foi*, et resta en possession du pouvoir jusqu'à sa mort en 1536. Son fils, un enfant, lui succéda sous l'autorité affective d'un vizir énergique, Ahmed el-Nakhouza (Ahmed le Pilote). Ainsi, la fonction tendait à devenir héréditaire. Elle n'en eut pas le temps. Pas plus que le pouvoir de son père, le pouvoir de l'enfant ne fut reconnu au Haut-Yémen. Bien au contraire, Moutaher, pensant l'autorité de Zébid affaiblie par cette pseudo-minorité, profita de l'occasion pour descendre à l'improviste de ses montagnes, avec l'aide de son frère Chems Eddine, à la tête de 20.000 Zaydites[2]. Ils assiègent Zébid et détournent le wadi qui l'arrose, pour la prendre par la soif. Mais l'armée yéménite est défaite par Ahmed le Pilote et doit se replier, relaxant en même temps le siège d'Aden qui durait toujours.

Dès qu'Amer ibn Daoud apprit la retraite de Moutaher, l'occasion lui parut propice de prendre son ennemi à revers. S'aventurant hors d'Aden, il marcha sur Sagar, mais se fit battre. Ainsi l'imam et son fils Moutaher, malgré leur échec, n'étaient guère affaiblis. Ils se lancèrent alors dans une sorte de guerre de religion, faisant détruire, eux Chiites, les livres des Chaféites, pratiquant l'épuration des purs, etc.

C'est à cette époque, juillet 1538, que se présente devant les côtes de l'Yémen Soliman Pacha, conduisant vers les Indes la flotte appelée à faire le premier siège de Diu (1538-1539), opération remarquable qui sera racontée en détail au tome III. Il entra aussitôt en conflit avec le gouverneur de Zébid, Ahmed le Pilote, vizir en fait, qui n'était même pas comme lui un pacha turc et se conduisait en souverain local. Soliman, au contraire affecta d'agir au nom du padichah. De sa campagne contre le fils d'Eskander Mouz et son vizir devait résulter une nouvelle conquête de l'Yémen par les Turcs et l'institution des Beylerbeys ou pachas de l'Yémen. Cette organisation, quoiqu'un peu plus centralisée et laissant moins de place à la tendance autonomiste des envoyés, ne fut guère plus efficace. On verra au tome III ces pachas turcs se débattre dans le même embarras que leurs prédécesseurs et leur pouvoir végéter jusqu'à ce qu'une troisième conquête en règle devint nécessaire.

---

[1] Cf. de Sacy, *Foudre de l'Yémen*, p. 441-443.

[2] Le chroniqueur Yahia, f° 151 *b* (2), parle avec emphase de 80.000 guerriers, chiffre impossible à retenir.

CHAPITRE VII.

MATHIEU L'ARMÉNIEN,

AMBASSADEUR D'ABYSSINIE AU PORTUGAL.

LES ÉTUDES D'ABYSSINOLOGIE EN EUROPE.

---

§ 1. — L'ABYSSINIE VERS 1508 : MATHIEU L'ARMÉNIEN.

Raisons qui amènent la reine Hélène à entrer en relations avec le Portugal. — Choix d'un ambassadeur : Mathieu l'Arménien. — Arrivée aux Indes. — Proposition d'alliance contre les Infidèles. — Bien reçu par d'Albuquerque, il est suspect aux ennemis de ce dernier. — Mauvais traitements. — Arrivée au Portugal. — Lettres autographes pour le roi Manoel. — Proposition de mariages entre les deux familles royales. — Incitation à une croisière dans la mer Rouge.

§ 2. — MISSION DE DUARTE GALVAN EN ABYSSINIE.

Galvan envoyé comme ambassadeur en Abyssinie pour surveiller Mathieu. — Départ pour les Indes avec Lopo Soarès (1515). — Mathieu et Galvan n'arrivent pas à débarquer (1516). — Continuation des mauvais traitement contre Mathieu.

§ 3. — LE MONASTÈRE DE SAN STEFANO DEI MORI À ROME.

Fondation de ce monastère vers 1480. — Les pèlerins abyssins à Rome. — Le Psautier de David publié par Potken en langue abyssine (1513).

§ 1. — L'ABYSSINIE VERS 1508.

MISSION DE MATHIEU L'ARMÉNIEN.

On a vu au tome Ier, chap. XIII, que le roi NAOD (1495-1508) avait eu la guerre avec le roi des Adels, MOHAMMED BEN AZHAR, qui exerçait la souveraineté à Zeyla depuis 1488 et s'était fait battre par les Abyssins dans le Bali. Ainsi donc, à la mort du négus, le 30 juillet 1508, son fils aîné et successeur, LEBNA DENGEL ou DAVID II (1508-1540), voyait s'ouvrir sur des perspectives favorables un règne qui devait être long et se terminer dans le sang et la catastrophe de l'État, par suite de la terrible invasion de GRANGE LE GAUCHER, le chef musulman des Adels.

Comme à la fin de chaque règne, la succession au trône avait été entourée d'intrigues, encore mal connues, dans lesquelles jouèrent un rôle de premier plan l'impératrice Hélène, veuve de Baeda Mâryâm († 1478), et l'impératrice Naod Mogasâ, veuve d'Eskender, mère du nouveau roi[1].

La reine ou impératrice HÉLÈNE (Eleni), femme de Baeda Mâryâm, s'appelait Qan Bâltehat et reçut le surnom d'Admas Mogasâ (*le diamant est la beauté d'Admas*, l'un des noms de Baeda Mâryâm). Elle porta peut-être aussi le nom de Romana Werq (*Grenade d'or*). Elle était la fille de MOHAMMED, gouverneur musulman du Dawaro (une province orientale sur les pentes vers la mer, relevant des Adels depuis quelque temps, ainsi d'ailleurs que l'Ifat et le Fatagar) et par conséquent de souche musulmane, mais convertie dès son entrée au harem chrétien du négus. Il semble qu'Hélène ait exercé la régence sur son fils Eskender (1478-1495) avec l'aide et la connivence d'un haut fonctionnaire, sorte de grand vizir, le ras ZA ZELA, qui entra ensuite en rébellion contre le négus et résista de nombreuses années[2]. Elle exerça aussi la régence pendant le court règne de son petit fils AMDA SION II ou ANDRYAS, un enfant de sept ans (avril-novembre 1495). A la mort de ce dernier, elle voulut mettre sur le trône le fils d'une autre femme de Baeda Mâryâm. Probablement Hélène fut de ce fait écartée du pouvoir jusqu'à la mort de Naod. Mais la succession au trône lui

---

[1] Rien n'est plus obscur que les généalogies royales au point de vue des harems. On sait que malgré la loi chrétienne inflexible interdisant la polygamie, les négus eurent toujours plusieurs femmes. Voir à ce sujet ce qui est dit plus loin, au chapitre IX, § 9.

[2] Voir au tome Ier, p. 361-362.

donna l'occasion d'exercer de nouveau ses dons d'intrigue et son appétit du pouvoir. Elle se mit d'accord avec la veuve de Naod, Naod Mogasâ (*le diamant est la beauté de Naod*), dont nous savons peu de chose, pour pousser au trône l'un des fils de Naod, âgé de douze ans, qui devint Lebna Dengel ou David II, connu aussi sous le nom de Etana Dengel, Ouanag Sagad Ier (*que le Lion l'adore*) et Atnaf Sagad (*Gemme précieuse*).

Il semble que, dans cette combinaison, la reine détint le pouvoir, au moins pendant les premières années de la minorité, jusque vers 1515. Probablement le négus ressaisit alors l'autorité, car ni sa mère ni sa grand'mère ne jouaient plus aucun rôle depuis plusieurs années, lors du séjour à la cour de la mission Lima (1520-1525). Et au moins en ce qui concerne l'envoi de Mathieu au Portugal, les actes de la veuve de Baeda Mâryâm, alors âgée, furent quasi désavoués[1].

Dans cette régence, Hélène fait figure de souveraine. Sa politique fut des plus clairvoyantes. Le péril musulman, en effet, momentanément moins pressant, n'était pas écarté. Un vassal puissant du roi d'Adel, Mahfouz[2], était fortement installé dans le Harrar, sur la route de la mer, d'où il dirigeait contre les provinces chrétiennes des razzias effroyables, principalement pendant les jeûnes du long carême, au cours desquels les Abyssins ne se défendaient pas, imitant en cela la tradition aussi absurde que respectable des Juifs (dont ils prétendaient descendre par Salomon), pour le jour du sabbat. Les musulmans se sentaient encouragés depuis que le sultan d'Égypte Ghouri, excité à une politique plus active dans la mer Rouge, envoyait des flottes contre les Portugais des Indes, cherchant à s'appuyer sur les pays d'Islam, qu'il ravitaillait en armes, après avoir mis la main sur la Mecque et Djeddah. Ces faits récents relevaient l'orgueil et les espoirs des Adels et de tous les musulmans de l'Abyssinie. Et ce n'était pas sans raison, puisque ces tendances nouvelles devaient aboutir bientôt à la conquête de l'Yémen par les Mameluks, et tout de suite après, à la substitution des Turcs aux Égyptiens dans la mer Rouge.

Chercher des alliances contre l'Infidèle, telle fut la politique de la régente. A qui pouvait-elle s'adresser? Elle n'avait pas le choix! Elle entendait parler depuis quelques années du Portugal. Elle comprenait tout au moins que ces puissantes caravelles, dont les exploits lui étaient racontés, sans doute par Pero

---

(1) Voir sur Hélène : Basset, *Conquête*, p. 57, note 2 et J.-B. Coulbeaux, *Histoire politique et religieuse de l'Abyssinie* (2 vol. et un atlas, Paris 1929), t. II, p. 52.

(2) Voir au tome Ier, p. 363-364. On y trouvera l'histoire intérieure du règne de Lebna Dengel jusque vers 1521 et l'état intérieur du pays ainsi que la chronique des Adels jusqu'à l'avènement de Grange.

MOLUQUES, INSULINDE.

ATLAS DE PORTULANS ATTRIBUÉS AUX REINEL VERS 1516

(BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE PARIS).

NOTICE EXPLICATIVE.

Ce portulan, très difficile à comprendre à première vue parce qu'il ne comporte comme éléments de géographie réelle que quelques noms d'îles de l'archipel des Moluques, identifiables quoique mal placés, doit être examiné en se référant au croquis d'assemblage des planches LXV, CII et CIX, que donne, au chapitre XII, la figure 87-88. La planche CII (Insulinde) est la partie orientale d'un ensemble dont la planche LXV (Malacca-Sumatra) forme l'occident. La planche CIX (*Sinus Magnus*), d'une géographie encore plus fantaisiste que celle de la planche CII, est un golfe supposé (reste de conceptions géographiques démodées remontant à Ptolémée) qui viendrait pour ainsi dire coiffer les deux planches LXV et CII (voir la notice de la planche CIX).

Certaines particularités de la planche CII, notamment la série ininterrompue de récifs formant un grand croissant et marqués par de petites croix rapprochées, ne se comprennent que par comparaison avec les planches CLXI et CLXIII, lesquelles reproduisent des portulans portugais attribués le premier aux auteurs de la planche CII, c'est-à-dire aux Reinel, et le dernier à des cartographes travaillant avec eux, sinon à eux-mêmes. Ces trois portulans, qui montrent les mêmes récifs caractéristiques, sont sensiblement contemporains et assignés respectivement aux années 1516, 1517 et 1520.

Tous trois se rapportent à l'*épopée du clou de girofle*, qu'accomplit d'Abreu en 1511-1512 lorsque, parti de Malacca à la découverte des fameuses Moluques, il jeta l'ancre à Guli-Guli dans l'île de Céram (voir les explications à la page 171).

La grande légende encadrée de la planche CII (en haut, à gauche) se lit :

CHINARUM INSULE

In hys insulis magna uis auri et argenti effoditur ac pt (praeter) tritici et aliar frugū copiam piper cinamomum. Gariophili. Sandali. Muscate nuces omniumq aromatum genus habunde nascitur ac singulis ferme reges imperant.

TRADUCTION : ÎLES DE LA CHINE.

Dans ces îles on extrait beaucoup d'or et d'argent et il y a en outre une grande abondance de blé et d'autres fruits, poivre, cinnamome, noix (clou) de girofle, de santal et de muscade. Il y croît abondamment toutes espèces d'aromates et des rois y gouvernent fermement les sujets.

Tout au nord est une grande île, dont le nom, difficile à lire, paraît être *Batucai Insula*, ce qui serait un canton occidental de l'île de *Bali*, appelé encore aujourd'hui en hollandais Batoekaoe (Batoukaou). Cette identification est rendue probable du fait que d'Abreu longea Bali. Mais l'île n'en est pas moins mal placée.

En descendant du nord au sud :

NOMS PORTUGAIS.	IDENTIFICATION.
Ylha Ceu	identification incertaine (il existe une Souai dans la partie portugaise de Timor, île que longea d'Abreu)
Maluc(a) insule	îles Moluques
y. dos papagayos	îles des Perroquets, non identifiée (il pourrait s'agir de l'île des Papous (*papoia*) c'est-à-dire de la Nouvelle-Guinée, qu'effleura d'Abreu)
buyo	île de Bourou, près de Céram
ambonyo	île d'Amboyne, au sud de Céram
cueram (?) insula (ou Ueram, ou Seilam)	île de Céram
guliguli (dans l'île de Céram)	Guli-Guli, petit havre où aborda d'Abreu
Y solitarea	île Solitaire : non identifiée
Y debamda	île de Banda
Ylhas do sefrā (? lecture douteuse)	îles du Safran (?), non identifiées

Les noms ci-dessus appellent l'observation qu'ils se rapportent au voyage de d'Abreu lui-même, lequel, après avoir atterri à Guli-Guli en 1512, rentra et mourut en mer, alors qu'il rapportait sans doute des indications qui servirent de base aux travaux des Reinel consignés dans les trois cartes des planches CII, CLXI et CLXIII. Ses compagnons restèrent sept ou huit ans dans l'île de Ternate et c'est ce qui explique que les renseignements qu'ils fournirent, arrivés plus tard et utilisés sans doute par Magellan, n'aient pu être incorporés au portulan de la planche CII.

Tout le Sud de la carte est parsemé d'îles manifestement de fantaisie et sans indication de nom.

La partie la plus curieuse de ce portulan est sa conception d'une côte orientale qui, n'était le manque de proportions dans les longitudes, devrait être la côte américaine, ce qui est impossible à la date de 1516. C'est en réalité la continuation vers le sud du bord oriental du *Sinus Magnus* considéré à tout hasard comme devant se prolonger fort loin au delà de l'équateur. Les noms donnés sur cette côte aux régions et aux fleuves sont sans valeur géographique et de lecture incertaine : CAANO RV (regnum), BAZYCA RV, BARIOC FLV (flumen), ZABA FLV et MALV FLV.

Enfin, notons que sur le bord droit du portulan figure du haut en bas une échelle donnant les degrés de latitude depuis le 22e sud jusqu'au 22e nord, avec l'équateur comme milieu. L'île de Céram, qui est à 3° au sud de l'équateur, est marquée à cheval sur ledit équateur. Banda, qui est en réalité à 4° sud, est marquée à 5° sud. C'est-à-dire que les erreurs en latitude sont peu importantes. Au contraire, et pour des raisons longuement expliquées aux pages 47 et suivantes, le portulan ne pouvait donner aucune indication sur les longitudes. La curieuse exception de la planche CXIX est expliquée à la notice qui accompagne ce portulan.

Moluques, Insulinde.
Atlas de Portulans attribués aux Reinel vers 1516.
(Bibliothèque Nationale de Paris.)

de Covilham, n'étaient pas dangereuses pour le royaume abyssin. La nouvelle du désastre maritime de la flotte égyptienne devant Diu (1508)[1] dut lui parvenir au moment même du changement de règne. Elle eut, dans sa sagesse, la notion des besoins de son pays, et, la première, voulut tourner à son profit l'événement retentissant de l'apparition devant les portes de la mer Rouge d'une puissance ardente à la lutte contre l'Infidèle, l'ennemi commun. Faire alliance contre ses adversaires directs les Adels, et contre les musulmans en général, avec le seul champion qu'elle pouvait leur opposer, le Portugal, disposant d'une flotte qui manquait totalement à l'Abyssinie, était une vue politique d'avenir. Elle décida donc d'entrer en contact avec la nouvelle puissance par un ambassadeur.

Ce n'était pas, on l'a vu au tome Ier, un cas sans exemple que des envoyés abyssins, presque toujours des moines, parvinssent en Europe; sans doute leur rôle y restait obscur et limité au terrain religieux. Mais on constatait une circulation régulière de ces pèlerins coptes abyssins, allant de chez eux à Jérusalem, où était le monastère abyssin de *Dar es-Seltan*[2]. Ces pèlerins commençaient à se sentir bloqués hors de leur patrie par les progrès des musulmans. Probablement c'est pour régler des difficultés de passage que des missions abyssines demandaient des audiences aux mameluks du Caire. Nous apprenons par le chroniqueur égyptien Ibn Ayas l'arrivée, peu après le début de la régence d'Hélène, d'une cinquantaine d'Abyssins, qui, quoique pauvrement munis de cadeaux[3], furent reçus par le soudan d'Égypte, dont la dynastie devait disparaître elle-même très peu après, en 1517.

Hélène comprit sans doute que des envoyés de cette espèce ne feraient pas de bonne besogne politique. En outre, la source de toute action était désormais aux Indes, plus qu'en Europe. C'est donc auprès du vice-roi portugais qu'il fallait agir, et elle s'y résigna. Poussée par les étrangers en séjour auprès d'elle, et au premier rang par Pero de Covilham, elle voulut faire connaître à Goa et par là à Lisbonne, la pénible presse où mettait un royaume de tous temps chrétien l'enhardissement des «Arabes de la Mecque», qui, par des incursions de plus en plus fréquentes sur les côtes abyssines, en prenaient peu à peu possession et lui coupaient tous les accès à la mer.

Elle aurait pu choisir comme envoyé Pero de Covilham lui-même, si désireux de revoir sa patrie et pleinement qualifié, puisqu'il avait l'oreille de son roi.

---

(1) Ci-dessus, p. 155-157.

(2) Dont on trouvera au tome Ier, p. 306, l'historique et une bibliographie assez détaillée.

(3) Quatremère, *Mémoire sur l'Égypte*, Paris 1811, t. II, p. 279-283.

Soit pour conserver un otage précieux, soit par besoin de ses conseils, soit pour maintenir intangible la règle s'opposant au départ des Occidentaux installés en Abyssinie, c'est un autre qui fut choisi, étranger comme le Portugais, venu comme lui par hasard, mais d'origine orientale. Il s'appelait Mathieu, dit l'Arménien à cause de sa naissance. Il n'était qu'un marchand versé dans les langues locales. Les Abyssins n'avaient aucune idée des pays étrangers et, hormis les pèlerinages à Jérusalem, ne voyageaient pas. Les Syriens, Arméniens, Égyptiens et autres sujets des pays orientaux n'avaient pas les mêmes difficultés que les Européens à parvenir en Abyssinie et pouvaient en sortir sans les mêmes obstacles. Ils étaient plus proches de la mentalité des indigènes et se confondaient dans une certaine mesure avec eux.

On ignore tout des origines de ce Mathieu, de ses antécédents, des circonstances qui l'avaient amené en Abyssinie et des conditions dans lesquelles la reine lui confia une mission aussi délicate[1]. Rien ne dit qu'il en ait lui-même compris la portée. Sa qualité d'envoyé fut passionnément mise en doute. Aux Indes, il fut suspect, au Portugal également: Si l'on donna suite à ses dires et propositions, ce fut presque à tout hasard et comme pis-aller. Il inspira tout autant de méfiance aux Abyssins à son retour, onze ans après. Et cependant il n'était pas un imposteur. En 1517, au cours de la croisière de Lopo Soarès dans la mer Rouge qu'on verra plus loin[2], Mathieu, débarquant à Dahlac, n'était pas encore oublié du sultan de l'île, car, dit Corsali[3], les envoyés du roi local, ayant reconnu l'ambassadeur du roi David, lui firent grande fête. Cinq années se passèrent sans qu'il pût prendre terre en Abyssinie; mais alors le négus, depuis longtemps majeur, étranger à l'envoi de Mathieu, parut vouloir mettre en doute sa qualité, quoique la reine Hélène vécût encore[4]. La mort de Mathieu avait déjà mis fin à cet imbroglio.

C'est sans doute déguisé en musulman que Mathieu sortit du royaume au cours de l'année 1512. Comment atteindre le Portugal? La route du Nil par le Soudan jamais ne fut pratique; celle de la mer Rouge était dangereuse et pleine d'obstacles. Il décida donc de se rendre aux comptoirs lusitaniens de l'Inde, d'où pourrait d'ailleurs plus promptement parvenir l'assistance escomptée. Ayant atteint Daboul sur un bateau venant de Zeyla, il fut renvoyé d'une autorité à

---

(1) Pour les plus anciens récits de cette ambassade, voir plus loin, p. 253 et 254, en note.

(2) Au chapitre VIII, § 1.

(3) Corsali, dans Temporal, *De l'Afrique*, t. III, p. 344.

(4) D'après W. Budge (*History of Ethiopia*, t. I, p. 332), elle mourut en 1525, âgée de soixante-quinze ans.

une autre et obtint à grand'peine, vers la fin de 1512[1], d'être admis devant le vice-roi. Celui-ci le reçut avec honneur sur la barre de Goa, plein de satisfaction de parler enfin en personne avec un envoyé du Prêtre-Jean et d'établir, comme le désirait depuis longtemps son souverain, des communications directes avec l'Éthiopie, avide aussi de tous renseignements sur le royaume ermite. Mathieu apportait en cadeau une relique des plus précieuses, un morceau de la vraie croix, et sa venue fut fêtée par des cérémonies religieuses. D'Albuquerque, loin de le suspecter d'imposture, lui accorda, deux jours après son arrivée, une audience que raconte son fils Braz d'Albuquerque[2]. En la présence de Pero Delpoam, son secrétaire, et d'Alexandre de Ataïde, son interprète, le vice-roi lui demanda «quelle route il avait prise pour venir et comment il se faisait que le Prêtre-Jean l'eût envoyé de cette manière, sans le faire accompagner en même temps de quelqu'un des Portugais en séjour dans son empire, et quelle espèce de message il apportait pour le roi de Portugal. L'ambassadeur répondit qu'il était venu par la voie de Zeyla. C'était seulement à l'heure même de son départ que le Prêtre-Jean lui avait dévoilé la route à prendre, avec interdiction d'en parler à qui que ce soit, lui mettant en main des lettres pour le roi de Portugal, sans lui dire rien d'autre, si ce n'est qu'il eût à prendre le chemin des Indes et y prier le capitaine général de lui procurer un passage pour le Portugal. Car, si l'ambassadeur s'était mis en voyage sans ces précautions et si le bruit avait transpiré à la cour qu'il partait avec un message pour le roi de Portugal, les périls à courir pour traverser les pays infidèles auraient été accrus». Dans le message qu'il apportait, le Prêtre-Jean, son maître, proposait des mariages entre ses enfants et ceux du roi de Portugal, offrait avec emphase des troupes et approvisionnements pour détruire le *Temple de la Mecque* et le *Grand Sultan du Caire*. Tout cela serait convoyé et remis à tel port du pays qu'on pourrait choisir; le bois de la vraie croix provenait d'un envoi du gardien du Saint-Sépulcre. Il apparut à l'Albuquerque que tous les dires de Mathieu étaient démontrés par les lettres qu'il apportait.

«D'Albuquerque répondit qu'il n'était pas dans ses habitudes d'ouvrir les lettres destinées à son souverain, ni de faire subir un questionnaire aux ambassadeurs en route pour aller jusqu'à lui. Il comptait donc envoyer aussitôt l'ambassadeur à destination et mettait à sa disposition un des navires en partance

---

[1] *Commentaries*, t. III, p. 250 et seq. Voir aussi ci-dessus, p. 177. Nous ne possédons malheureusement aucun portrait de cet envoyé.

[2] *Commentaries*, t. III, p. 250 et seq.

Voir des détails complémentaires sur Mathieu et sa mission, ainsi que sur l'ouvrage de Damião de Goes, *Legatio*, etc., aux Addenda, *sub* p. 253.

pour le Portugal... Comme le vice-roi était pressé de partir pour le Détroit (de la mer Rouge), il envoya l'ambassadeur à Jorge de Mello Pereira, capitaine de Cananore, avec ordre de lui donner un passage sur le navire de Bernaldim Freire ou sur celui de F. Pereira, au choix, munissant le voyageur de tout le nécessaire pour son voyage. »

Cependant, par suite d'intrigues locales, malgré les ordres formels du vice-roi et probablement en réaction même contre cet accueil intelligent et favorable, Mathieu devint aussitôt l'objet des plus vives répulsions et suspicions. L'on n'avait vu encore d'ambassadeur menant un train aussi mesquin et l'on ne pouvait comprendre que les Abyssins eussent choisi un étranger pour des missions de ce genre, ni qu'un royaume comme celui du Prêtre-Jean, menacé par les Infidèles, à vingt jours à la voile des Indes, et à moindre distance encore de Jérusalem, n'eût pas cherché plus tôt à entrer en relations avec les ennemis de ses ennemis naturels. Bien à tort, on douta donc que l'Arménien fût un envoyé de la reine Hélène. Ses avis furent dédaignés. La suite montra qu'il était de bon conseil et connaissait mieux que tout autre les régions dont il prétendait venir. Il n'en passa pas moins pour un espion, pour un Maure déguisé. C'est ce que dit Braz d'Albuquerque dans la suite de son récit[1] :

« A Cananore, le capitaine et tout le monde tint l'ambassadeur pour un imposteur et un espion envoyé par le Grand Sultan : en conséquence, aussitôt que Bernaldim Freire, sur le vaisseau duquel Mathieu prit passage, eut appareillé, ce dernier fut l'objet de mauvais traitements et même, à l'arrivée à Mozambique, où le navire fit de l'eau, il fut mis dans les fers sur le conseil de F. Pereira, et (pensant offenser ainsi d'Albuquerque), on lui fit diverses autres choses que je ne veux pas répéter, parce que ceux qui le firent sont morts[2]. »

Ces mauvais traitements que Braz d'Albuquerque a cru devoir taire, nous sont connus par Correa[3].

Le malheureux, coupable seulement d'être pris au sérieux par le grand homme de guerre portugais, fut souffleté, tiré par la barbe et privé de toute commodité.

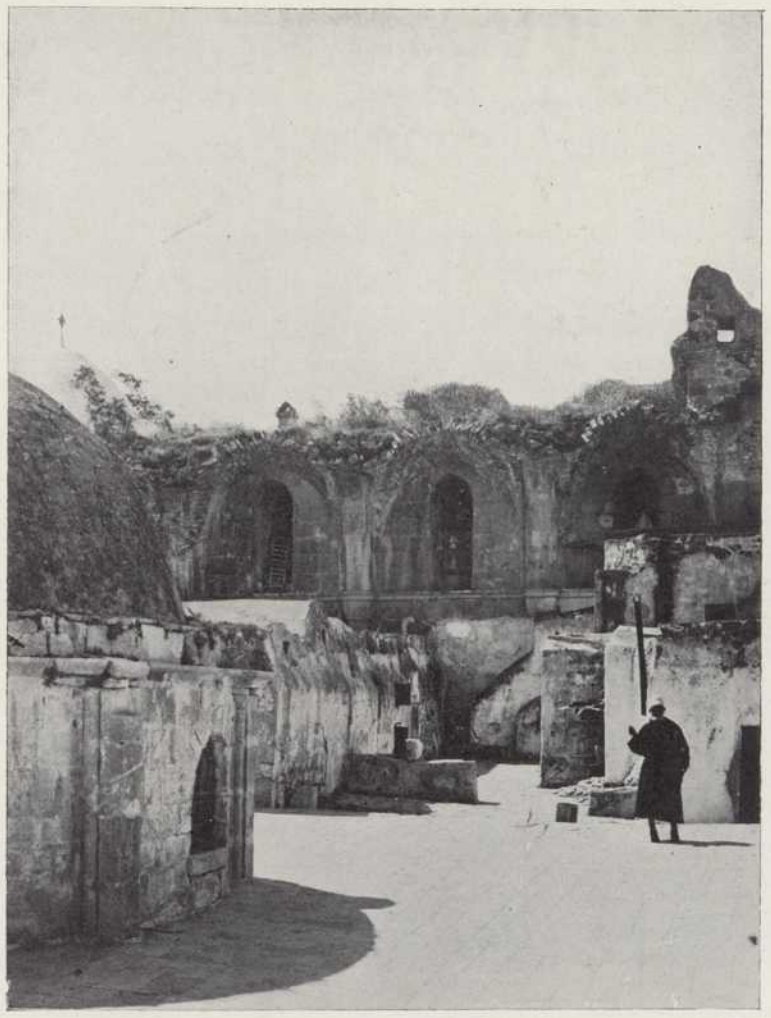
---

(1) Sur le séjour de Mathieu aux Indes, cf. les lettres de d'Albuquerque, dans *Cartas*, p. 381 (6 décembre 1512) et p. 314 à 318 (25 octobre 1514). Ces précieuses lettres de d'Albuquerque, montrent aussi l'étendue exacte de ses connaissances sur l'Abyssinie, qu'il tenait soit directement de Covilham, soit de Mathieu, soit de captifs abyssins pris sur des navires musulmans, car de tout temps le commerce des esclaves abyssins fut une industrie nationale des petits roitelets de la côte érythrée. Cf. notamment *Cartas*, p. 173 (lettre du 1er décembre 1513).

(2) *Commentaries*, t. III, p. 250 et seq.

(3) *Lendas da India*, t. II, p. 327.

LES ABYSSINS A JÉRUSALEM.



1. — Ce qui reste du monastère abyssin du moyen âge.

2. — Église moderne.

Le monastère des Abyssins de Jérusalem.

LES ABYSSINS A JÉRUSALEM.

1. — Vestiges et ruines sur le toit du Saint-Sépulcre.

2. — Vestiges et ruines sur le toit du Saint-Sépulcre.

Le monastère des Abyssins de Jérusalem.

Mais, « quand il arriva au Portugal, malgré toutes les terribles choses et mauvais rapports que fit Bernaldim Freire contre Mathieu dans l'intention de justifier ce qu'il avait fait, le roi D. Manoel, en conformité avec les lettres d'Alf. d'Albuquerque, fit à l'Arménien une réception honorable et, toujours, lui accorda le traitement dû à un ambassadeur[1]. Quand l'envoyé eut lui-même porté devant le roi sa plainte contre les mauvais traitements que lui avaient fait subir B. Freire et F. Pereira, le roi fit incarcérer ces personnages au château de Lisbonne, où ils restèrent jusqu'à ce que l'ambassadeur repartît pour les Indes[2]. »

Mathieu remit au roi la lettre de la reine Hélène, lettre qui fut l'objet des plus grandes suspicions. Comme elle n'existe plus en original dans les archives lusitaniennes, il n'est pas possible d'en faire la critique[3]. Cependant un fait nous permet de conclure à sa réalité et à l'authenticité du texte que nous en possédons : c'est que ledit texte, dans sa forme la plus ancienne, est une traduction en latin figurant dans un opuscule imprimé, dès 1518, à Dordrecht[4], puis réimprimé à Louvain, en 1532, et la même année à Anvers, cette fois avec le nom de l'auteur, le P. Damião de Goes, historiographe du roi Manoel, né vers 1500 et mort vers 1570, peut-être en prison, en tout cas victime de l'Inquisition, pour avoir paru trop sympathique à la religion des coptes d'Abyssinie. Tous ses ouvrages furent rapidement interdits par l'Église[5]. Cet écrivain assista à la réception de Mathieu.

---

(1) Il ne fut pas traité princièrement comme le prétend, sans appuyer son dire, Bruce, *Voyage*, t. II, p. 122 et seq.

(2) Cela impliquerait plus de deux ans d'emprisonnement. La suite du récit, qui sort de la période de la vice-royauté de d'Albuquerque, n'est pas raconté avec autant de détail par ses chroniqueurs.

(3) Nous avons fait rechercher dans les Archives nationale portugaises (*Torre do Tombo*) les documents originaux de la correspondance entre les deux dynasties abyssine et portugaise. Tout a disparu, sans doute lors de la destruction de la maison de la Mina par le tremblement de terre de Lisbonne, en 1755. Il n'existe plus qu'une seule lettre originale, celle du roi Claude (Galawdewos) à Jean III, sans date, environ 1543, que nous reproduirons en *fac similé* au tome III.

(4) Malgré nos efforts et recherches nous n'avons pu retrouver cette édition, qui est mentionnée par G. Fumagalli, *Bibliografia Ethiopica*, Milan 1893, n° 1535. C'est sans doute une erreur, car en 1518, de Goes n'avait que dix-huit ans.

(5) Cf. Damianus de Goes, *Legatio magni Indorum Imperatoris Presbyteri Joannis ad Emmanuelem, Lusitaniæ regem, anno Dom. MDXIII; item de Indorum fide, ceremoniis, religione, etc., de illorum patriarcha... per Matthæum, illius Legatum coram Emmanuele rege exposita, ac per D. de Goes, Lusitanii*, Anvers 1532, ouvrage réimprimé à Anvers en 1552.

L'ouvrage qui précède, le plus ancien écrit imprimé en Europe sur l'Abyssinie, fut donc publié vingt-deux ans avant le récit du voyage d'Alvarez, si l'édition de 1518 existe. Le P. D. de Goes a publié aussi, sur la religion abyssine, diverses études, toutes imprimées à l'étranger, qui finirent par attirer sur lui la persécution, notamment : *Legatio David Ethiopiæ regis ad Clementem VII Papam*,

La même lettre de la reine Hélène est reproduite en portugais dans le récit de voyage d'Alvarez, publié une trentaine d'années après la date de la lettre, donnée comme écrite en 1509[1]. Cette lettre fait allusion à un événement que

---

en deux éditions, l'une Bononiæ (Bologne) 1533, peut-être rééditée en 1538, et l'autre Anvers 1533; et : *Fides, religio moresque Aethiopum sub imperio Preciosi Johannis, etc.*, Louvain 1540, rééditée et complétée à Paris 1541, et Louvain 1544, et dans le recueil de Pietro Martire D'ANGHIERA, *De rebus oceanicis et novo orbe*, Cologne 1574. L'ouvrage le plus connu de DE GOES est sa *Chronica do Felicissimo Rey Dom Manoel*, déjà citée, p. 67, ci-dessus, Lisbonne 1566-1567.

DE GOES poursuivit toute sa vie ses études abyssines et interrogea tous les Éthiopiens qu'il put rencontrer. A l'un d'eux, sans doute un moine du monastère *dei Mori* à Rome, il aurait même fait rédiger, en 1554, une relation en arabe sur la religion abyssine; cf. MARINESCU, *Le Prêtre Jean, son pays, etc.* (*Bull. Sect. hist. Académie Roumaine*), Bucarest 1923. Il fut jeté au cachot où il passa des années; sa fin est restée inconnue.

[1] La lettre de la reine Hélène a été traduite en français dès l'édition française du récit du voyage d'Alvarez en 1558 sous le titre : F. ALVAREZ, *Historiale description de l'Éthiopie, contenant vraye relation des terres et païs du Grand Roy et Empereur Prêtre Jean*, en Anvers, Plantin 1558, p. 5. Il en existe une seconde édition sous le même titre et la même date, également à Anvers, mais chez J. Bellère (voir au tome Ier, l'Étude Bibliographique, p. xxxv). Nous empruntons le texte ci-dessous de la lettre à la réimpression française de TEMPORAL, *De l'Afrique*, t. III, p. 301-306, après l'avoir légèrement corrigée pour la rendre d'une lecture plus courante.

«Au nom de Dieu... la grâce soit sur Emmanuel... dominateur de la mer et vainqueur des Maures cruels et infidèles. Salutation, bénédiction, etc...

De la part de votre grand capitaine Tristan da Cunha sont venus vers Nous deux messagers, l'un nommé Jean qui se dit prêtre et l'autre semblablement Jean, surnommé Gomez, Nous demandant des vivres et gens de guerre. C'est pourquoi je vous ai envoyé Mon ambassadeur nommé Mathieu, frère en votre service, avec congé et licence du Patriarche Marc, qui Vous donne la bénédiction, etc.

Notre ambassadeur Mathieu, par Votre ordre, a fait entendre à Votre grand capitaine, qui pour la foi de N.-S. J.-C. combat dans l'Inde, que Nous sommes prêt et disposé à lui envoyer vivres et gens de guerre autant qu'il en aura besoin. Nous avons entendu dire que le Soudan du Caire met sur pied une grande armée pour se ruer contre Votre personne, pour se venger du mal que lui ont fait les capitaines que Vous avez envoyez aux Indes... Et contre les assauts des Infidèles Nous sommes prêt à envoyer bon nombre de gens d'armes qui feraient station aux Détroits de la mer où est le passage de la Mecque, à l'île du Bab el Mandeb, ou bien, si Vous préférez, marcheraient contre Zidem (Djeddah) ou Tor, afin, que soit exterminée totalement et détruite cette vermine d'infidèles... Or le temps est accompli où d'après les prédictions, viendra naître un roi qui, en peu de temps supprimera de la terre les nations barbares et maures.

Tout ce que Vous dira Mathieu, estimez-le comme dit par Nous-même et y ajoutez foi comme à Nous-même, car il est un des principaux personnages de Notre Cour et c'est pourquoi Nous l'avons choisi pour Vous en faire part. Et nous eussions bien chargé de cette commission Vos messagers, mais Nous avons eu des doutes que Nos affaires ne Vous fussent pas assez bien exposées par eux à notre volonté.

Par ce dit Mathieu, Nous Vous envoyons une croix, laquelle est faite, sans aucun doute, d'un morceau de la vraie croix...

En outre s'il plaisait à V. M. de donner et joindre par mariage légitime Vos filles à Nos fils ou

nous savons réel et corroboré par des témoignages authentiques, l'envoi à sa cour par l'amiral Tristan da Cunha, donc en 1506, de deux Portugais, un prêtre et un certain Fernand Gomez[1], auxquels toutefois elle n'a pas voulu confier sa réponse, préférant faire choix d'un envoyé à elle, le sieur Mathieu, « un des principaux personnages de notre Cour », dit la lettre.

La reine dénonce le danger des armements du soudan du Caire et suggère une campagne vers le Bab el-Mandeb, Djeddah et Tor, campagne que l'Abyssinie, faute de marine, ne peut entreprendre elle-même. La lettre propose une alliance en règle, par la force de laquelle les Infidèles seront extirpés de la terre. La reine fournira aux navires portugais tous les vivres, approvisionnements et nécessités d'une campagne, ainsi que des hommes de guerre. Elle propose même de compléter l'alliance par des mariages princiers : « s'il plaisait à V. M. de donner et joindre par mariage légitime Vos filles à Nos fils ou bien Vos fils à Nos filles, ce serait chose très agréable à Nous et à tous deux très utile, et un heureux début d'alliance fraternelle ».

Certains auteurs ont prétendu que la lettre promettait en outre au nom du négus la soumission du peuple abyssin à l'autorité romaine et demandait l'envoi d'évêques catholiques. Rien ne corrobore une pareille affirmation, tout à fait invraisemblable[2]. En l'absence d'original, tout au moins les textes parvenus

---

bien Vos fils à Nos filles, ce serait chose très agréable à Nous et à tous deux très utile, et un heureux début d'alliance fraternelle par quoi Nous désirons très affectueusement Nous unir à Vous par des mariages soit à présent soit à plus tard...

En outre Nous Vous faisons savoir que, si Nous prenions tous deux la résolution de joindre et unir nos forces contre les Infidèles, Nous aurions avec l'aide de Dieu la victoire et les forces suffisantes de détruire les ennemis de notre Sainte Foi. Mais Nos Royaumes sont si loin dans l'intérieur des terres et tant étrangers aux choses de la mer, que de nul côté Nous ne pouvons mettre une force militaire sur la mer où Nous n'avons aucune puissance. C'est pourquoi, conjonction et alliance sont nécessaires avec Vous qui avez tant de puissance en fait de guerre maritime... les grandes choses que Vous avez faites aux Indes sont certainement miraculeuses et, si Vous voulez armer mille navires de guerre, Nous Vous donnerons tous les vivres nécessaires et Vous fournirons en abondance ce dont a besoin une telle armée. »

Le texte ci-dessus figure aussi en français, avec des variantes, dans Combes et Tamisier, *Voyage en Abyssinie, dans le pays des Galla, de Choa et d'Ifat* (1835-1837), t. IV, p. 340. Cf. enfin : *Epistola Helenæ Aviæ Dauidis Preciosi Johannis Æthiopum Imperatoris ad Emmanuelem Lusitanorum regem, scripta anno 1509*, Punta Delgada (Açores) 1907.

[1] Voir plus haut, p. 137. Il semble bien que cette mission ait été mise à terre, non par Tristan da Cunha en 1506, mais par d'Albuquerque au printemps de 1508.

[2] Cette affirmation a déjà été faite, il y a un demi siècle par Sapeto et se trouve reprise par J.-B. Coulbeaux, *Histoire politique et religieuse de l'Abyssinie*, t. II, p. 63. Nous avons dit au tome Ier, p. 395, que cet auteur exagère toujours la portée des questions confessionnelles. Il voit, en toutes

jusqu'à nous de ce document ne soufflent pas mot du problème religieux et restent sur le terrain politique.

Nous ne possédons aucun détail sur la réception même de Mathieu par le souverain à Lisbonne, mais de cette audience il n'y a pas lieu de douter, car le chroniqueur D. de Goes, dans une lettre à l'évêque de Westphalie, déclare y avoir assisté lui-même, quand il n'était encore qu'un enfant noble âgé d'environ douze ans, élevé à la cour de Lisbonne. Et, dit-il, «j'ai vu, entendu et compris dans la mesure de mon âge»[1]. Mathieu était accompagné d'un adolescent abyssin de souche noble, nommé Jacob, dont le rôle resta celui d'un comparse.

Le caractère irascible de Mathieu, peut-être accentué par les injustices dont il était la victime, et son manque évident de diplomatie, lui aliénèrent bien des sympathies, même celles des adversaires de ses persécuteurs. Cela explique le peu de crédit dont il fut entouré. Les Portugais n'en conclurent pas moins à la possibilité de s'entendre avec l'Abyssinie.

§ 2. — LA MISSION DE DUARTE GALVAN EN ABYSSINIE.

Le roi mit quelque temps avant d'arrêter sa politique vis-à-vis de l'Abyssinie. Pendant deux ans, Mathieu attendit son congé, ainsi que les moyens de retourner au pays du Prêtre-Jean. Beaucoup d'obscurités entourent son séjour et son activité sur les rives lusitaniennes. Le seul chroniqueur, D. de Goes, n'en dit que quelques mots. L'Arménien fut consciencieusement interrogé, non seulement par les agents du roi (car le conseil royal avait intérêt à fonder une politique sur ses dires), mais aussi par ceux du pape, et c'est de Mathieu que l'Occident tint, jusqu'au retour d'Alvarez accompagné de Zagazabo, c'est-à-dire jusqu'en 1527, les seuls renseignements qu'il eût sur la religion abyssine, renseignements probablement erronés, parce que Mathieu, nullement canoniste ni expert en matière de dogme, était un chrétien arménien et non un copte. Il exagéra sans aucun doute la puissance potentielle et la richesse acquise des négus, mais comme il venait

---

circonstances, en Abyssinie, un amour caché du catholicisme, alors qu'il ne s'y est trouvé jusque vers la fin du XIXe siècle qu'une haine ardente et illimitée.

[1] Damian DE GOES, *Legatio, etc.*, p. A 2 verso (édition d'Anvers 1532).

ROME.

1. — Épitaphe du célèbre moine éthiopien Tasfa Seion († 23 août 1542).

2. — Porte de l'église du monastère éthiopien de San Stefano dei Mori à Rome.

3. — L'épitaphe du bas est celle du moine éthiopien Jostos.

Le monastère abyssin de San Stefano dei Mori à Rome.

(M. Chaîne, *Un monastère abyssin à Rome aux xvie et xviie siècles*, dans les *Mélanges de la Faculté orientale*, Beyrouth 1910, t. V, pl. I.)

chercher secours, on vit dans la pénible situation des Abyssins, dont l'envoyé avait un peu l'allure d'un suppliant, une possibilité de conjuguer l'opération politique de rescousse militaire contre les musulmans avec une entreprise de propagande catholique, dont le fruit pouvait être la conversion au rite romain d'un peuple qu'on n'en estimait pas très éloigné, mais qui l'était plus qu'on ne croyait. Il s'en fallut de peu que ce calcul hasardé réussît. En tout cas l'intérêt porté par la Papauté à l'affaire est certain. Mathieu fit même le voyage de Rome. Des documents authentiques subsistent à ce sujet. Le comte de Caix de Saint-Aymour en a signalés jusque dans la bibliothèque de Carpentras, échoués là on ne sait trop comment. Il s'agit d'une sorte de procès-verbal manuscrit, en italien, des questions posées à Mathieu sur la religion abyssine et de ses réponses, au moment d'être reçu par Sa Sainteté. Une copie du même document existe dans la Bibliothèque de Bourgogne à Bruxelles. Un interlocuteur non dénommé, sans doute un évêque, demande à l'envoyé s'il y a plus d'un patriarche en Abyssinie, marié ou non. Il répond qu'il n'y en a qu'un, voué au célibat. Mais sur le mode de son élection et sur tout ce qui concerne la hiérarchie, les réponses qu'on lui prête sont tellement contraires à la réalité, qu'on se demande si Mathieu a bien compris les questions, si l'interrogateur a bien reproduit ses réponses ou s'il n'y eut pas concert pour discréditer l'envoyé. L'entretien fut rompu brusquement, car, dit en terminant ce singulier rapport : «Mathieu n'eut pas le temps de répondre. Il en fut empêché parce qu'il fut appelé par N. S. P. le Pape Paul III[1].» Mais il y a au moins une erreur, celle concernant le nom du pape. Paul III occupa le trône pontifical de 1534 à 1549, tandis que Lopo Soarès, emmenant Mathieu vers les Indes, quitta le Portugal au printemps de 1515. Il ne pourrait s'agir que de Léon X (mars 1513-décembre 1521).

Nous ne connaissons pas en détail le résultat de la visite de Mathieu au Saint-Père. Jules II le chargea de missives encourageantes pour le négus et la régente, datées, dit-on, du 10 octobre 1514[2].

Quoique Mathieu n'eût pas réussi à gagner complètement la confiance de ses

---

[1] Cf. de Caix de Saint-Aymour, *La France en Éthiopie : Hist. des relations de la France avec l'Abyssinie chrétienne sous Louis XIII et Louis XIV*, Paris 1886, p. 7, note 1. Cet auteur signale les n°s 480, 564 etc. de la Bibliothèque de Carpentras : *Interrogazioni fatte à Matteo, ambasciatore del Preste Giovanni a Papa Paolo III°, delle cose pertinenti allo stato ecclesiastico e cose pie.*

Ce même document porte à la Bibliothèque de Bourgogne de Bruxelles les n°s 6079-98. Le texte italien a été inséré dans le *Boll. Soc. Geogr. ital.*, série III, vol. V, mars 1892, p. 295, sous le titre : *Un Intervista Abissina del Secolo XVI.*

[2] D'après Darras, *Histoire universelle de l'Église catholique*, t. II, p. 407.

interlocuteurs, on décida de l'utiliser. La correspondance de d'Albuquerque et les renseignements sur les événements des Indes firent plus pour cette politique que les actes ou démarches de l'Arménien, lesquels sont incomplètement connus. Le roi donc se résolut à le renvoyer à son maître. Sa méfiance instinctive se traduisit par le fait qu'il se garda de le laisser partir seul. Mathieu fut doublé d'un envoyé portugais, messager direct et personnel du souverain lusitanien, chargé de porter ses cadeaux et sa lettre autographe au souverain abyssin. On choisit pour cette mission un personnage fort distingué, d'une grande réputation de prudence, Édouard Galvan, qui avait déjà été ambassadeur en France et en Allemagne, malheureusement trop âgé pour supporter les fatigues d'un tel voyage (il avait peut-être quatre-vingts ans sonnés). Mathieu, ainsi encadré et surveillé par D. Galvan, prit place sur les vaisseaux qu'amenait aux Indes le nouveau capitaine général Lopo Soarès (printemps 1515). L'opinion publique retint de ces événements qu'une alliance était en préparation entre le Portugal et l'Abyssinie et ce sentiment se traduisit aussitôt dans des écrits contemporains[1].

On verra plus loin que Lopo Soarès[2], après quelques mois de séjour dans sa capitale indienne, partit pour la mer Rouge (debut 1517), emmenant les deux envoyés. Ils errèrent avec lui sur les flots en même temps que Corsali, l'historiographe de cette campagne[3].

Nous anticiperons un peu sur les événements racontés plus loin en détail, en disant dès maintenant que Mathieu, à deux reprises avant de réussir, fut près de débarquer sur la côte abyssine. Une première fois, arrivé jusqu'à Dahlac, à très peu d'heures d'Arkeeko (printemps 1517)[4], l'on refusa de l'y conduire. Une seconde fois, expédié par Soarès dans ces parages avec l'ordre de l'y débarquer, le guet-apens de Dahlac fit faire demi-tour à l'escadre par peur des em-

---

(1) L'arrivée de Mathieu au Portugal se place en 1513, son départ de Lisbonne au printemps 1515, son débarquement à Arkeeko en 1520, et le résultat de la mission Lima (plus loin chap. IX) ne fut connu qu'en 1527. Cependant il nous reste quelques feuillets avec la date de *Lisbonne 1521*, d'un opuscule appelé *La rescription* (*sic*) *du très humain, vertueux et invectissime Roi de Portugal, Envoyé à Notre Saint Père le Pape. Des gestes et faicts en mer Rouge, et de la paix, paction, convenance et alliance commencée par lui avec Presbtre Jean, Roi d'Éthiopie* (petit in-8° goth. de 4 ff.). Ces feuillets, fort vagues, montrent que le problème agitait l'opinion occidentale.

(2) Le Grand, dans sa traduction de l'ouvrage du P. Lobo (*Relation historique d'Abyssinie*; Paris 1728), l'appelle par erreur Lopez Alvarez. Voir sur le P. Lobo, l'Étude Bibliographique du tome Ier, p. XLIII-XLIV.

(3) Plus loin, chap. VIII, § 2.

(4) Plus loin, p. 269.

bûches des potentats locaux, qu'on pensait de complicité avec lui. Il fut ramené à l'île de Kamaran, nœud important des routes maritimes (milieu 1517), juste au moment où Galvan venait d'y mourir d'épuisement; et nous verrons, dix ans plus tard, Alvarez, témoin oculaire de sa mort, rechercher et retrouver le tombeau du gentilhomme portugais, pour en recueillir les cendres et les ramener aux Indes[1].

Au cours de ces navigations, comme au cours de son voyage vers l'Europe, Mathieu fut maltraité, peut-être sur les ordres de Soarès. Il se souvint alors qu'une première fois Manoel lui avait donné raison contre ses persécuteurs. C'est ce qui résulte du moins des deux lettres des 27 février et 17 août 1518 qu'il put, par la complaisance ou la complicité d'adversaires du gouvernement des Indes, adresser au roi de Portugal[2].

A la fin de l'été 1517, la flotte portugaise, trop éprouvée par ses pertes, prit le chemin du retour vers les Indes. L'occasion était manquée pour Mathieu, assez maladroitement, il faut le dire, de la part des Portugais. Rentré à Goa, abreuvé de marques de défiance, il dut y attendre encore trois ans qu'une nouvelle expédition dans la mer Rouge lui rouvrît les voies de l'Abyssinie. Nous savons peu de chose de cette période de sa vie. Au moment où il touchait au but, sa mort en décida autrement (mai 1520)[3].

§ 3. — LE MONASTÈRE DE *SAN STEFANO DEI MORI* À ROME.

Le voyage de Mathieu au Portugal y avait attiré l'attention sur l'Abyssinie. En outre, l'intérêt pour le pays du Prêtre-Jean était éveillé aussi en Italie. On a vu aux chapitres XI et XII du tome Ier qu'il y eut des relations d'une certaine importance entre les républiques italiennes et l'Abyssinie. Dans ces relations, le monastère des Abyssins de Jérusalem, *Dar es-Seltan*, dont il subsiste encore sous les reconstructions modernes des restes anciens discernables (pl. CIII et CIV), servait en quelque sorte de relai obligé. C'est à peine trente ans avant la visite de Mathieu que se place la mission de Battista da Imola au cœur du plateau

---

(1) Plus bas, p. 272.

(2) *Cartas do Bispo Matheus a el Rei D. Manoel*, reproduites par F. Joao de Sousa, Coïmbra 1907, d'après *Documentos Arabicos*, Lisbonne 1790.

(3) Plus loin, p. 302.

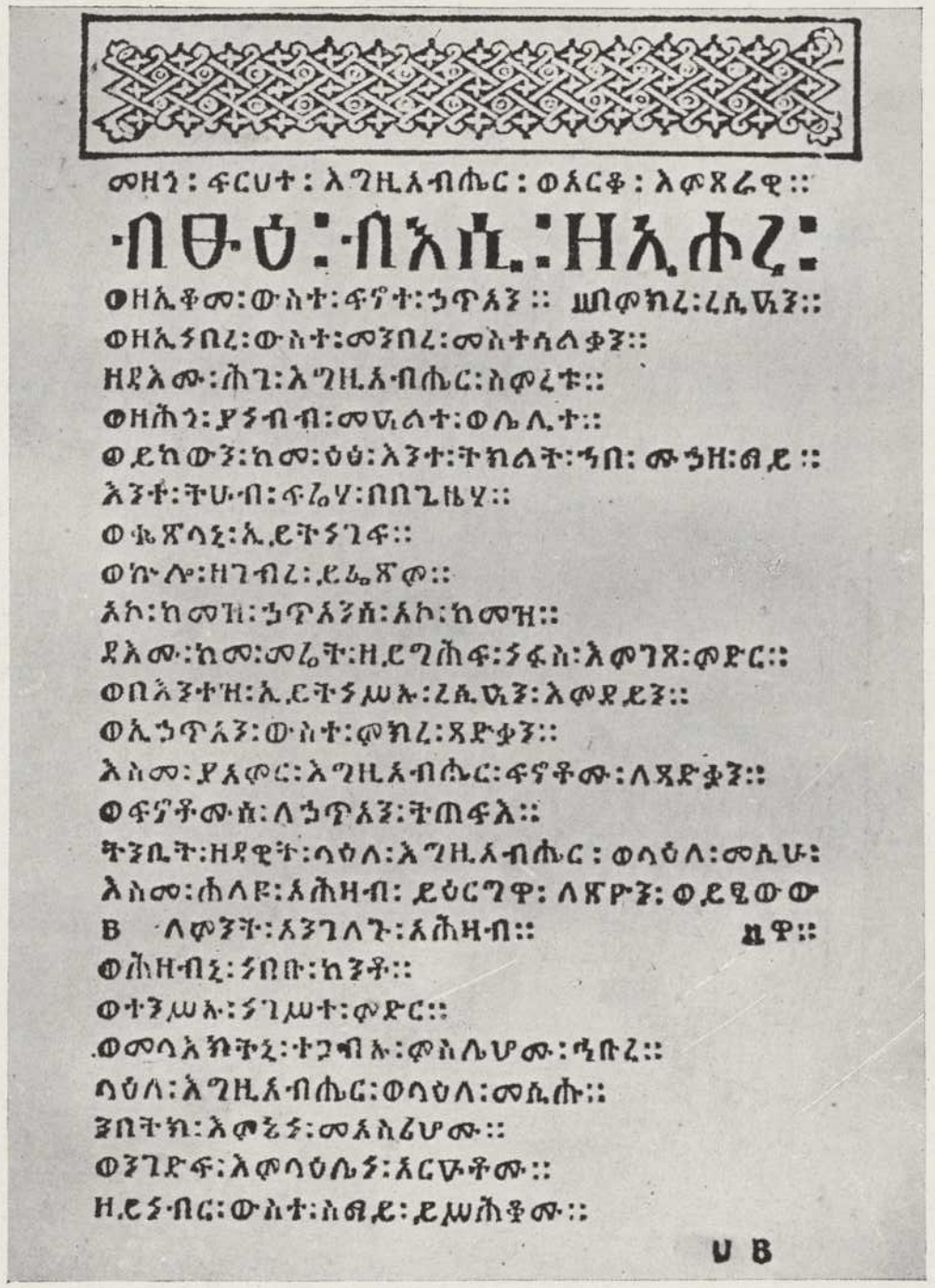
éthiopien, partie précisément de Jérusalem [1]. Quoique ce voyage n'ait entraîné aucun développement politique, il amena cependant à Rome un véritable essor des études sur l'Abyssinie. En effet, c'est au pontificat de Sixte IV (1471-1484) que remonte la fondation, derrière la basilique de Saint-Pierre, de l'*église des Éthiopiens d'Abyssinie*, aujourd'hui presque ruinée, qui appartenait au couvent de San Stefano dei Mori [2]. Cet établissement pieux, en même temps auberge pour les pèlerins éthiopiens, dont la planche CV montre la porte, devait sans doute recruter ses hôtes parmi les visiteurs abyssins de Jérusalem. Il arrivait quelquefois, en effet, que ceux-ci, en contact dans la cité de David avec des Occidentaux, eussent l'envie et la possibilité de visiter la capitale religieuse du monde catholique. Ce sont des échanges de ce genre qui aboutirent à la fondation du couvent des Abyssins; peut-être même cette création doit-elle être attribuée aux efforts d'Imola. Et c'est un fait que, malgré leur caractère évident de schismatiques, le Saint-Siège s'est préoccupé d'héberger les visiteurs abyssins, de leur créer un centre, sans exiger au préalable leur retour à l'orthodoxie romaine. C'est un autre fait que nous savons le nom de quelques-uns des moines de ce monastère; leur nombre ne dépassa jamais une dizaine. Le modeste établissement ne fit guère parler de lui depuis sa fondation vers 1480 jusqu'à 1513, date de l'arrivée de Mathieu en Europe.

Par une singulière coïncidence, c'est à cette date même que parut, dans la Ville Éternelle, le premier ouvrage imprimé en caractères abyssins. Il est dû au linguiste allemand Jean Potken, originaire de Cologne. C'est un beau psautier abyssin, dont on voit à la planche CVI la page de titre et le colophon. Tout ce que nous savons sur le monastère *dei Mori* est contenu à la préface de ce même ouvrage. L'auteur dit qu'ayant vu à Rome certains Éthiopiens reconnaissables à leur teint comme à leur vêtement, il s'empressa de chercher un interprète pour converser avec eux, mais que n'ayant pu en trouver aucun, il résolut de s'instruire auprès des moines et qu'il réussit, au point de pouvoir éditer le psautier de David en véritable *langue chaldéenne* et de l'offrir aux amateurs de langues étrangères. En même temps le colophon de l'ouvrage nous livre le nom du collaborateur abyssin du P. Potken, qui signe avec ce dernier dans la mention suivante : « Et avec l'auteur je signe moi aussi, Thomas, fils de Samuel l'Ermite,

---

(1) Voir au tome Ier, p. 313-316.

(2) Voir à ce sujet la très curieuse monographie du R. P. Chaîne : *Un monastère éthiopien à Rome au xve et xvie siècles : San Stefano dei Mori*, dans les *Mélanges de la Fac. Orientale de Beyrouth*, t. V, p. 1-36, Beyrouth 1910. La source des informations sur ce monastère au xve siècle est Mariano Armellini, *Le chiese di Roma dal secolo iv° al xix°*, Rome 1891, p. 750-753.



መዝሙ፡ ፍርሀተ፡ እግዚአብሔር፡ ወአርቆ፡ እምጽራዊ፡፡

ብፁዕ፡ በእሲ፡ ዘኢሖረ፡

ወዘኢቆመ፡ውስተ፡ፍኖተ፡ኃጥኣን፡፡ ፡ ፡

דקדוק דלי-
שון ארמי או חכסדאה:
CHALDAICA
GRAMMATICA, ANTEHAC À NEMINE AT-
tentata, ſed iam primũ per Sebaſtianum Mun-
ſterum cõſcripta & ædita, nõ tam ad Chal
daicos interpretes quàm Hebræorũ
cõmentarios intelligendos, He-
braicæ linguæ ſtudioſis
utiliſſima.
Item in פירושים hoc eſt, commentaria Hebræorum.
Regulæ aliquot generales:
Modi loquendi Hebraici plurimi:
Abbreuiaturæ Hebraicæ generales, nec non pluri-
mæ ſpeciales, & latine & Hebraice explicatæ:
Per eundem Sebaſtianum Munſterum.

BASILEAE APVD IO. FROB.
ANNO M. D. XXVII.

1. — Page du titre.

17 DE LITERIS

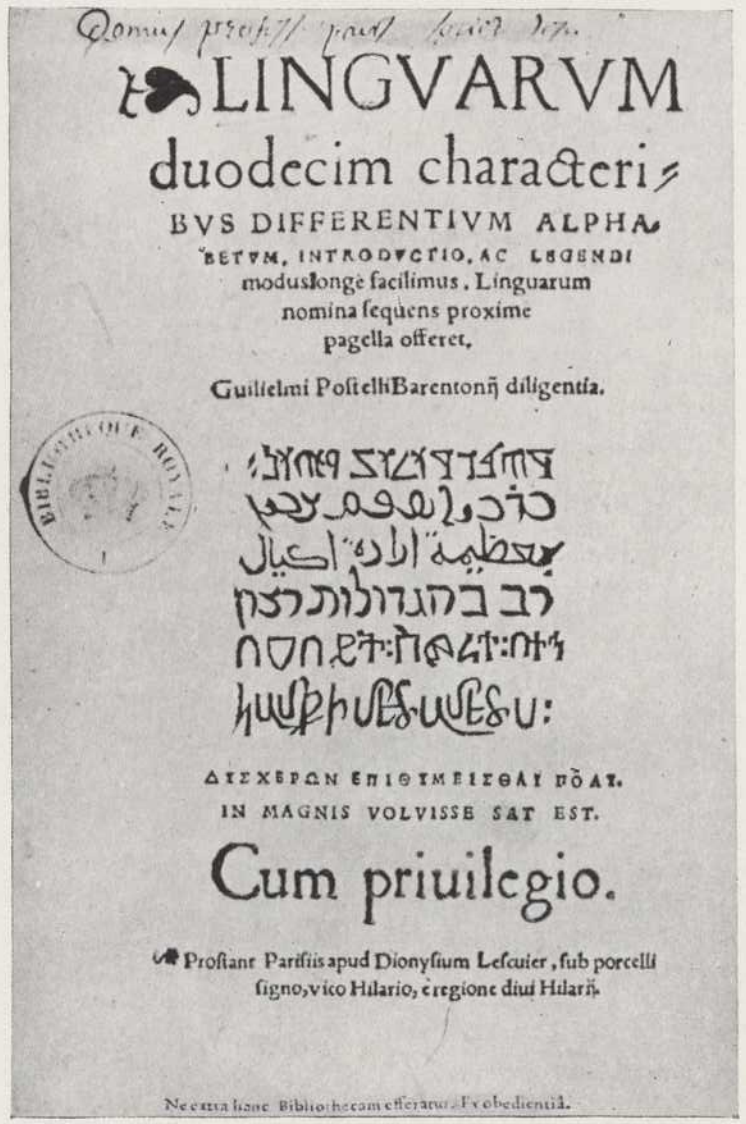
INDIANAE VOCES.	CHAL.	HEB.	LAT.
ለብዖ	Loboi	לבי	לבי	Cor meum.
ጻዲቅ	Zadoc	צדיקא	צדיק	Iuſtus.
አንተ	Anta	אנתת	אתה	Tu.
ምድርና	Modorna	ארענא	ארצנו	Terra noſtra.
በስመ	Baſom	בשום	בשם	In nomine.
ብዕሲ.	Booſi	גברא	גבר	Vir.
እምላኮ	Amolacha	אלהא	אלה	Deus.
ደብር	Dabra	טורא	הר	Mons.
ሰብእ	Saboo	אינשא	אנוש	Homo.
እኅል	Oholo	לחמא	לחם	Panis.
ዲን	Ion	חמרא	יין	Vinum.
ቤት	Beta	ביתא	בית	Domus.
ገበርከ	Gabarcha	עבדתא	עשיתי	Feciſti.
ሠበርከ	Sabarcha	תברתא	שברתי	Fregiſti.

Non hic multis opus eſt, optime lector, quandoquidẽ tu ipſe nunc facile iudicare poſſis, hanc linguam quam Indianam uocant, nõ eſſe Chaldaicam: niſi contra claram ſcripturam ſentire uelis, Danielem, Onkelon, Ionathan, & reliquos orientales interpretes, nõ Chaldaice, ſed fortaſſe Callikutice ſcripſiſſe. Eſt igitur lingua propria, & ſuæ genti peculiaris, nunc quidẽ cum Chaldaiſmo, nunc uero cum Hebraiſmo non nihil habens affinitatis, ſed plus cum utraq; diuerſitatis. Proinde mihi uidetur, ſi in ſenſu meo abundare permittor, eam Æthiopum eſſe linguam, ſicut & Abaſini ipſi non ad-
d modum

2. — Page 17 de l'ouvrage.

La plus ancienne grammaire abyssine imprimée en Europe.

(S. Munster, *Chaldaica grammatica*, Bâle 1527.)



LINGVARVM
duodecim characteri-
BVS DIFFERENTIVM ALPHA-
BETVM, INTRODVCTIO, AC LEGENDI
modus longè facilimus. Linguarum
nomina sequens proxime
pagella offeret.

Guilielmi PostelliBarentonñ diligentia.

ΔΙΣΧΕΡΩΝ ΕΠΙΘΥΜΕΙΣΘΑΙ ΡΟΑΥ.
IN MAGNIS VOLVISSE SAT EST.

Cum priuilegio.

Prostant Parisiis apud Dionysium Lescuier, sub porcelli signo, vico Hilario, è regione diui Hilarij.

Ne extra hanc Bibliothecam efferatur. Ex obedientiâ.

1. — Page de titre.

Canticum Simeonis.

ይእዜ፡ትሰዐር፡ለገብርከ፡፡
በሰላም፡እግዚኦ፡በከመ፡አዘዝከ፡፡
እስመ፡ርእዩ፡ኀይለከ፡ኀበ፡ኵሉ፡
ሕዝብከ፡ዘአስተዳለውከ፡ቅድመ፡ገጽከ፡ብሩሃ
ነ፡ለአሕዝብ፡ክብረ፡ሕዝብከ
ወብሥራ፡ለሕዝብከ፡እስራኤል፡፡
አኮ፡ለነ፡እግዚኦ፡አኮ፡ለነ፡፡
ለስምከ፡ዚአከ፡ኀሀብ፡ስብሐተ፡፡
በመሐረትከ፡ወበጽድቅከ፡፡
መዝሙር፡ዘዳዊት፡፡ሠለስ፡፡
ፍጥሕ፡ሊተ፡አፃ፡ወተከፈለ፡በቀኝየ
አልሕዝብ፡ዘይጠሉኝ፡አልጽድቅ፡፡
አልብአሲ፡ከመ፡ሀሎ፡ወጽልሕወ፡በለሰኑ
እስመ፡አኃተ፡አልከ፡ዐቀፍ፡ወፃዲቅ፡ይ
ሄሌ ሉያ፡፡
ክብሐ፡ለአግዚአብሔር፡ኵሉ፡ዘ
ኀሐ ዝብ፡፡ ወደሴ ብሕ፡ኵሉ፡ሕ
ዝብ፡፡ እስመ፡ጸንሐት፡ሣሕረ፡
ላዕሌነ፡፡ ወጽድቁ፡ለእግዚአብሔ
ር ይሄሉ፡ለዓለመ፡ዓለም፡፡ አሜን፡፡
ኵሉ፡ነፍስ፡ይሴብሕ፡ለእግዚአ፡፡

2 Ioze taſhoro lagabor-
cha 3 baſalā ogzio be-
chem azazcha 4 oſm
roia aointi achnotcha 5
zaaſtadalocha codum chu
ulo hozbocha 6 chā to-
chſto borhan laahzab 7
vechobra lahzabcha oſra
el. 8 Acho lana ogzio
acho lana 9 Laſm zia-
cha nahab ſobhara 10
bemhoraicha vebetzodu
hecha. 11 Mazmur za-
dauit,42. 12 photah
lith ogzio vetabcal bacli
13 omhozbo vozuan
omtzuduq 14 ombo-
oſſi amaſſi vatzlehouu ba
lehani 15 oſma ant am-
lachii vehaili. 16 hale-
luia 17 Sabho laogzio-
bher chulechum 18 ach-
zab veiſſebchuo chuulo-
mu 19 hoſbo,oſma tza-
nanth mahratu 20 la-
alena vetzodochul ogzio-
bher 21 iohelo lea-
lem. Amen.

22 Cbuulo naphs iſbecho laogziobher. 23 Chulo loſan iogain Chroſtos.

2 Nunc dimittis ſeruum tuum 3 in pace domine ſecun-
dum verbum tuum 4 quoniam viderunt oculi mei ſalu-
tare tuum 5 quod præparaſti ante omnem populum tuũ
6 etiam reuelationem luminis gentium 7 & gloriam po
puli tui Iſrael. 8 non nobis domine non nobis 9 ſed no

2. — Cantique de Siméon.

Grammaire comparée en douze langues de Guillaume Postel, Paris 1838.

(*Linguarum Duodecim characteribus differentium alphabetum, etc.*)

PARADIGMATA
DE QVATVOR LINGVIS
ORIENTALIBVS PRÆCIPVIS,
Arabica, Armena, Syra, Æthiopica.

DOMINO ILLVSTRISSIMO
D. Amplissimo à Latere, Sanctiss. in Christo
Domino Patris ac Domini Apostolici,
CLEMENTIS VIII.
Diuina Prouidentia PAPÆ: & Sacrosanctæ Romanæ sedis LEGATO,
Dignissimo D. Cardinali D. ALEXANDRO DE FLORENTIA,
DEDICATA.
PETRO VICTORE CAIETANO PALMA AVTHORE.

PARISIIS, M.D. XCVI.
E Typographia Steph. Preuosteau, hæredis Guil. Morelij
in Græcis Typogr. Regij, in clauso Brunello.
Pro ipso Authore.
CVM PRIVILEGIO MAIESTATIS.

1. — Page de titre.

LING. ÆTHIOPICÆ. 167

solis: הִאי עֵת אחר בִּיאַת הַשֶּׁמֶשׁ *hi nheth achar biath haschemesch.* sic se habet canticũ, characteribus Æthiopicis quàm bellè quidẽ potui, exaratum:

· ፀግሌት ፡ ዘሢልፀ ፯ ፡፡

ይእዜ: ትስዕር: ለገብርከ፡፡
በሰላም: እግዚኦ ፡ በነፍ: ኀዘዝከ፡፡
እስመ ፡ ርእዩ: ዓይኖትየ: ኦኖሳከ
ዘሰስተደሎከ: ቅድመ: ኵሉ: ሕዝበከ፡፡
ብሮ: ትክስት: ብርሃነ: ሰአለ ሕዝብ፡፡
ወክብሩ: ለሕዝብከ: እስራኤል፡፡

LECTIO.
Mazmor Zasimeons.
Joze: tashoro: lagaborcha::
Basalam: ogzio: bechem: aZaz cha::
Osm: roia: aojnt: achnotcha:
Zaastadalocha: chodum: chuulo: choZhocha::
Cham: tochsto: borhan: laachzab::
Vechobra: lahZabcha: osraël::

VERSIO.
Canticum Simeonis.
Nunc dimittis seruum tuum,
In pace, domine, secundum verbum tuum:
Quoniam viderunt oculi mei, salutare tuum:

2. — Cantique de Siméon.

Grammaire comparée en quatre langues de P. V. CAYET, Paris 1596.

(*Paradigmata de quatuor linguis orientalibus præcipuis, arabica, armena, syra, æthiopica.*)

pèlerin de Jérusalem, le 4 de hamlé de 1513, Amen[1]. » Ainsi le monastère paraît avoir joué dans une certaine mesure le rôle de séminaire de langue abyssine.

L'ouvrage de Potken ne resta pas inaperçu et passa de séminaires en universités. Ces caractères étranges parurent d'abord une énigme, que les linguistes cependant percèrent rapidement à jour. Sébastien Munster, publiant à Bâle, en 1527, sa *Grammaire Chaldaïque* (un de ces livres de grammaire comparée en cinq ou six langues, qui devinrent à la mode et se copièrent un peu les uns les autres jusqu'au XVIIe siècle), la fit imprimer comme les livres orientaux, c'est-à-dire la première page à la fin, pour être feuilletés à l'envers des nôtres. Il parle de l'ouvrage de Potken et, contestant à cette langue le caractère chaldéen, la qualifie d'indienne, *indica*. C'est que, dit-il, il y a deux Indes, celle qui est au bout du monde et de laquelle nous ne savons pratiquement rien, et l'Inde Méridionale, ancienne Troglodytique, où règne le *Prêtre Jean*, ou plutôt le *Prêtre Cahan*, nom qu'il faut rapprocher de celui des prêtres hébreux. Il est curieux que Munster, consacrant seulement cinq pages à cette langue, avec quelques lignes en ghéez, d'ailleurs tirées du psautier de David, ait su montrer sa ressemblance avec l'hébreu carré et dégager les vingt-six caractères de l'alphabet qui, modifiés par des signes diacritiques exprimant les voyelles, forment un syllabaire de 202 signes (pl. CVII). Ainsi, déjà quatorze ans après la première impression en langue abyssine, d'autres savants, bien loin de Rome, savaient tirer au clair le problème linguistique qui leur était soumis[2].

Munster eut des imitateurs, car onze ans après, en 1538, le Normand Guill. Postel publia à Paris une grammaire comparée en douze langues (pl. CVIII), parmi lesquelles figure celle qu'il appelle *indica* et à laquelle il consacre six pages seulement, rappelant à son tour l'ouvrage de Potken auquel il a puisé, et reproduisant en substance, sans grands progrès, la plupart des renseignements sommaires de Munster. Comme son prédécesseur, il a compris, sans y avoir le même mérite, la parfaite correspondance des caractères ghéez avec les caractères hébreux carrés. L'ouvrage de Postel donne, en langue abyssine et traduction latine, le *Cantique de Siméon*[3]. On ne devait pas en rester là en matière de grammaire

---

(1) Cf. Johannes Potken, *Psalterium Davidis et Cantica aliqua Bibliqua Æthiopica*, Rome 1513, ouvrage des plus rares, qui existe à la Bibliothèque Nationale de Paris, d'où nous avons extrait la planche CVI.

(2) *Chaldaïca grammatica, antehac a nemine attentata sed iam primum per Seb. Munsterum conscripta et edita*, Bâle 1527. Cet ouvrage très rare est difficile à trouver.

(3) Guill. Postel, Barentonais, *Linguarum duodecim characteribus differentium alphabetum, introductio ac legendi modus longe facillimus*, Paris, sans date, mais la dédicace est de janvier 1538.

abyssine, car l'ouvrage de P. Cayet, toujours une grammaire comparée, paru en 1596[1], restituant à la langue son nom d'éthiopienne, lui consacre plus de place (pl. CIX)[2]. Nous aurons l'occasion de parler en détail des publications abyssines de Rome en 1548-1555, et de l'action du célèbre moine Tasfa Seion, dont l'épitaphe, toujours à Rome, figure à la planche CV, 1.

Pour en revenir au couvent *dei Mori*, nous ne savons rien de lui, après la publication du psautier de Potken, jusqu'en 1537, comme on le verra plus loin[3].

Ces faits qui se sont passés à Rome ne sont pas tout à fait sans rapport avec la mission au Portugal de Mathieu, qui d'ailleurs vint à Rome et put visiter le monastère abyssin. On ne doit pas oublier cependant les intenses relations épistolaires entre la Mer Vermeille et les Lagunes des Doges, entre la Cour du Tage et le Siège de Rome. C'est avec anxiété qu'étaient suivis en Italie les progrès du commerce des épices entre les mains du Portugal, et déplorée l'effroyable régression du même commerce à Alexandrie et à Venise. De même, Lisbonne n'était pas insensible aux efforts faits à Rome ou ailleurs pour cultiver avec l'Abyssinie, fût-ce avec de simples moines de passage, des relations qu'on redoutait de voir transposer du plan religieux, où tout le monde était d'accord, au plan politique et économique, où commençait la concurrence. Aussi l'impression du psautier en langue ghéez de Potken ne put passer inaperçue au Portugal et provoqua indirectement un regain d'intérêt au profit de Mathieu, d'autant plus que le développement de la politique portugaise aux Indes et en mer Rouge s'y prêtait.

Bientôt la publication purement linguistique et sacerdotale de Rome en 1513 fut suivie au Portugal d'écrits d'ordre historique ou critique sur l'Abyssinie. C'est ainsi que, peut-être dès 1518 et en tout cas dès 1532, parut à Dordrecht et à Anvers le récit de la mission de Mathieu l'Arménien auprès du roi Emmanuel, tandis que les quelques feuilles imprimées datées de 1521 dont il a déjà été question, et les lettres de Corsali de 1518, fournissent divers renseignements à base d'informations récentes sur l'Abyssinie[4].

---

(1) *Paradigmata de quatuor linguis orientalibus præcipuis, arabica, armena, syra, ethiopica, Pedro Victore* Caietano, *authore*, Paris 1598.

(2) Il est à remarquer que le texte éthiopien de la page 167 de cet ouvrage (pl. CIX, 2) n'est que la reproduction des six premières lignes du *Canticum Simeonis* tiré de l'ouvrage de Postel (pl. CVIII, 2).

(3) L'activité du monastère *dei Mori* vers 1540 sera étudiée dans un des premiers chapitres du tome III.

(4) Ci-dessus p. 258, note 1, et ci-dessous, p. 265.

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE D'ÉGYPTE

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

Fol.
99
02-1

A. KAMMERER

LA MER ROUGE
L'ABYSSINIE ET L'ARABIE
DEPUIS L'ANTIQUITÉ

TOME II

LES GUERRES
DU POIVRE

★

1935